

**AZƏRBAYCAN RESPUBLİKASININ PREZİDENTİ YANINDA  
DÖVLƏT İDARƏÇİLİK AKADEMİYASI**

**ƏLİ HƏSƏNOV**

**XƏZƏR-QARA DƏNİZ HÖVZƏSİ  
VƏ CƏNUBİ QAFQAZIN  
GEOİQTİSADİYYATI:  
AZƏRBAYCANIN ENERJİ SİYASƏTİ**



**Bakı- 2016**

**Elmi redaktor:** **Elçin Əhmədov**  
siyasi elmlər doktoru

**Rəyçilər:** **Ziyad Səmədzadə**  
iqtisad elmləri doktoru, akademik

**Ədalət Muradov**  
iqtisad elmləri doktoru, professor

**Ə.M.HƏSƏNOV.** Xəzər-Qara dəniz hövzəsi və Cənubi Qafqazın geoiqtisadiyyatı: Azərbaycanın enerji siyasəti. Bakı, “Zərdabi LTD” MMC, 2016, 296 s.

Monoqrafiyada dünyanın aparıcı ölkələrinin Xəzər hövzəsi və Cənubi Qafqazda nümayiş etdirdiyi geoiqtisadi maraqlar və yürütdükləri geosiyasət fonunda Azərbaycan Respublikasının indiki və gələcək iqtisadi inkişaf məsələləri araşdırılır, milli mənafeələrinin təmin edilməsi ilə bağlı dövlət siyasətinin əsasları şərh edilir, Xəzərin enerji resurslarının istismarı və dünya bazarlarına çıxarılması sahəsindəki rolu, Şərq-Qərb və Şimal-Cənub nəqliyyat-kommunikasiya dəhlizlərinin yaradılması, təhlükəsizliyinin təmin edilməsi və s. kimi məsələlərdə dünyanın və regionun əsas güc mərkəzləri ilə geoiqtisadi münasibətləri tədqiq olunur.

Kitabda, həmçinin Azərbaycan dövlətinin regionda və dünyada nümayiş etdirdiyi geosiyasi və geoiqtisadi fəaliyyət, regionun, Avropanın və transmilli dünyanın enerji, tranzit-keçid, beynəlxalq daşıma, nəqliyyat-kommunikasiya sistemindəki iştirakı kimi məsələlər təhlil edilir, Cənubi Qafqaz və Xəzər hövzəsi ölkələrinin gələcək milli maraqlarını təhdid edən qlobal geoiqtisadi proseslər şərh olunur.

Kitab Xəzər-Qara dəniz hövzəsi ölkələri və Cənubi Qafqazın geoiqtisadi məsələləri, o cümlədən Azərbaycanın yeni neft siyasəti ilə maraqlanan ictimai-siyasi xadimlər, millət vəkili, dövlət qulluqçuları, xarici siyasət, geoiqtisadi planlama sahəsində çalışan mütəxəssislər və ən geniş intellektual oxucu təbəqəsi – milli elita üçün nəzərdə tutulmuşdur.

ISBN 978 9952 504 36 1

© Həsənov Ə.M., 2016  
© “Zərdabi LTD” MMC, 2016

## MÜNDƏRİCAT

Giriş ..... 5

### I FƏSİL

**Xəzər-Qara dəniz hövzəsi və Cənubi Qafqazın geoiqtisadi xarakteristikası: beynəlxalq, regional, yerli maraqlar sistemi. Azərbaycan regional geoiqtisadi maraqları və enerji strategiyası**

- § 1.1. Transmilli dünya güclərinin və yerli dövlətlərin Xəzər-Qara dəniz hövzəsi və Cənubi Qafqazdakı geoiqtisadi maraqları və fəaliyyətinin xarakteristikası..... 9
- § 1.2. Xəzər hövzəsinin enerji mənbələri və onun bölgədə yaratdığı müasir geoiqtisadi vəziyyət. Xəzərin neft-qaz məhsullarının Avropanın enerji təhlükəsizliyindəki rolu..... 20
- § 1.3. Xəzərin hüquqi statusu: problemin tarixi, müasir geosiyasi yanaşmalar və Azərbaycanın geoiqtisadi maraqları ..... 39
- § 1.4. Azərbaycanın Xəzər dənizinin karbohidrogen ehtiyatlarının sərbəst istehsalı və ixracı siyasətinin beynəlxalq və regional geoiqtisadi nəticələri ..... 80

### II FƏSİL

**Xəzər- Qara dəniz hövzəsi və Cənubi Qafqazın transmilli enerji ixracı sistemi: beynəlxalq, regional və yerli maraqlar, Azərbaycanın enerji ixracının şaxələndirilməsi siyasəti və onun regionun ümumi geoiqtisadi vəziyyətinə təsiri**

- § 2.1. Xəzər-Qara dəniz hövzəsi ölkələri və digər beynəlxalq dairələrin müasir enerji ixracı maraqları və bunun bölgənin ümumi geoiqtisadi vəziyyətinə təsiri..... 99

- § 2.2. Xəzər hövzəsinin mövcud və perspektiv neft-qaz kəmərləri, region və dünya ölkələrinin transmilli enerji ixracı siyasətinin xarakteristikası..... 105
- § 2.3 Azərbaycanın enerji ixracının şaxələndirilməsi siyasəti və onun regionun ümumi geoiqtisadi vəziyyətinə təsiri ..... 136

### III FƏSİL

#### **Xəzər-Qara dəniz hövzəsi və Cənubi Qafqazın transmilli nəqliyyat-kommunikasiya sistemi: beynəlxalq, regional və milli maraqlar. Azərbaycanın beynəlxalq aləmlə sərbəst və təhlükəsiz kommunikasiya siyasəti**

- § 3.1. Xəzər-Qara dəniz hövzəsi və Cənubi Qafqazın mövcud və perspektiv transmilli nəqliyyat-kommunikasiya sistemi: beynəlxalq, regional və milli maraqların xarakteristikası..... 173
- § 3.2. Xəzər-Qara dəniz hövzəsi və Cənubi Qafqaz ölkələrinin bölgənin alternativ Transavraziya nəqliyyat-kommunikasiya sistemlərinə münasibəti, maraqları və iştirakı ..... 185
- § 3.3. Azərbaycanın Xəzər-Qara dəniz hövzəsi və Cənubi Qafqazda həyata keçirdiyi transmilli nəqliyyat-kommunikasiya siyasəti və onun bölgənin ümumi geoiqtisadi vəziyyətinə təsiri ..... 198

## GİRİŞ

Dünyanın inkişaf etmiş iqtisadi və siyasi sistemləri ilə fəal tərəfdaşlıq kursu seçmiş Azərbaycan Respublikasının qazandığı mühüm nailiyyətlərin əsasında, ilk növbədə təməli 1994-cü ildə ümummillə lider Heydər Əliyev tərəfindən “Əsrin müqaviləsi” ilə qoyulmuş *yeni neft strategiyası* dayanır. Özündə Azərbaycanın müstəqil dövlət maraqlarını, beynəlxalq və regional tərəfdaşlıq normalarını, regionun ümumi geoiqtisadi mənafeələrini, qarşılıqlı-faydalı əməkdaşlıq və s. prinsipləri əks etdirən bu strategiya 2004-cü ildən bu yana Prezident İlham Əliyevin rəhbərliyi ilə müxtəlif inkişaf mərhələlərindən keçmiş, təkmilləşdirilmiş və dönmədən həyata keçirilərək ölkənin davamlı inkişafını təmin etmişdir.

Oxucuların diqqətinə təqdim olunan bu kitabda ümumi formada Xəzər-Qara dəniz hövzəsi və Cənubi Qafqazın regional geoiqtisadi münasibətlər sisteminin xarakterik xüsusiyyətləri və Azərbaycan Respublikasının bu sistemdəki iştirakı məsələləri təhlil edilir.

Azərbaycan Respublikası üçüncü minillikdə Avropa və dünya ölkələrinin enerji təhlükəsizliyinin təmin edilməsində xüsusi rol oynamışdır. Onun yürütdüyü yeni neft siyasətinin nəticəsi olaraq 1994-cü ildə “Əsrin müqaviləsi” adlanan transmilli neft kontraktları imzalanmış, bunun ardınca Bakı-Tbilisi-Ceyhan, Bakı-Tbilisi-Ərzurum və s. transmilli neft-qaz kəmərləri çəkilmiş, Bakı-Tbilisi-Qars dəmir yolu inşa edilmiş, Xəzər dənizinin zəngin təbii qaz ehtiyatlarının dünya bazarlarına ix-

racını həyata keçirəcək Şahdəniz 2 layihəsinə start verilmiş, TANAP və TAP kimi yeni kəmərlərin inşası gündəmə gəlmişdir. Bütün bu nəhəng transmilli layihələr keçən müddətdə, həm Azərbaycanın məxsusi enerji təhlükəsizliyini təmin etmiş, həm mövcud sahədə onu Avropa ölkələrinin əsas tərəfdaşına çevirmişdir.

Kitabda sistemli şəkildə Xəzər hövzəsi və Cənubi Qafqazın müasir geoiqtisadi vəziyyəti təhlil olunur, regionda transmilli dünya güclərinin və yerli ölkələrin nümayiş etdirdiyi fərqli siyasətin xarakteristikası verilir, Azərbaycan Respublikasının regiondakı maraqları və enerji strategiyası, beynəlxalq aləmlə münasibətlərinin geosiyasi nəticələri şərh edilir. Müəllif Azərbaycanın Xəzər dənizinin karbohidrogen ehtiyatlarının sərbəst istehsalı və ixracı siyasətinin beynəlxalq və regional geoiqtisadi nəticələrini, Xəzərin hüquqi statusunun mahiyyəti və tarixini, bu məsələ ətrafında Xəzərətrafı və digər ölkələrin yanaşmaları və maraqlarını geniş tədqiq edir və müvafiq nəticələrə gəlir. Kitabda, həm də ümumi formada Xəzərin neft-qaz ehtiyatlarının Avropanın enerji təhlükəsizliyindəki rolu, Azərbaycanın enerji mənbələrinin dünyanın aparıcı şirkətləri ilə birgə işlənməsi və sərbəst marşrutlarla dünya bazarlarına çıxarılmasının dünyada və bölgədə yaratdığı müasir geoiqtisadi vəziyyət və s. kimi aktual məsələlər tədqiq olunur. Müəllif Xəzər hövzəsi ölkələrinin, beynəlxalq və regional güclərin müasir enerji ixracı maraqlarını və Azərbaycanın enerji ixracının şaxələndirilməsi siyasətinin bölgənin ümumi geoiqtisadi vəziyyətinə təsirini əlaqəli formada təhlil edir və müvafiq şərhlər verir.

Monoqrafiyada XX əsrin sonundan başlayaraq Xəzər-Qara dəniz hövzəsi və Cənubi Qafqazın regional geoiqtisadi proses-

lərinin təhlili fonunda müasir dünya siyasətinin bəzi tendensiyaları və ölçüləri də nəzərdən keçirilir, yürüdülmən beynəlxalq, regional və milli fəaliyyətlərin, cərəyan edən transmilli hadisələrin səbəb və nəticələri təhlil edilir. Müəllif Xəzər hövzəsində XX əsrin sonlarından başlayaraq əsas geoiqtisadi hadisələrin və təşəbbüslərin mərkəzində dayanan Azərbaycan dövlətinin həyata keçirdiyi yeni neft siyasətinin nəticələrini təhlil edir və bu siyasəti “uğurlu enerji və təhlükəsizlik strategiyası” kimi qiymətləndirir.

Azərbaycanın beynəlxalq aləmlə geoiqtisadi münasibətlərinin sistemli araşdırılmasını hədəf seçən monoqrafiyada Xəzər-Qara dəniz hövzəsi regionunda transmilli maraq daşıyıcısı hesab olunan əsas güclər sırasında, ilk növbədə, Rusiya, ABŞ və Avropa İttifaqı ölkələrinin adları qeyd olunur, onların enerji təhlükəsizliyi problemlərini həll etmək üçün regionda həyata keçirdikləri geoiqtisadi siyasətin mahiyyəti açıqlanır və reallaşma mexanizmləri təhlil edilir.

Kitabda Avropanın alternativ enerji təminatındakı etibarlı tərəfdaşı olaraq Azərbaycanın geoiqtisadi fəaliyyəti geniş araşdırılır, qitənin və regionun enerji, tranzit-keçid, beynəlxalq daşıma və nəqliyyat-kommunikasiya təhlükəsizliyinin təmin olunmasında oynadığı rol xüsusi qiymətləndirilir, regionda Azərbaycanı və onun tərəfdaşlarını təhdid edən proseslər haqqında əsaslı mülahizələr yürüdülmür və müvafiq praktiki tövsiyələr verilir.

Azərbaycanın perspektiv inkişafında mühüm rol oynaya biləcək qlobal və regional güc mərkəzləri ilə geoiqtisadi əlaqələri və münasibətlərinə, xüsusən Xəzərin enerji resurslarının birgə istismarı və dünya bazarlarına çıxarılması, neft və təhlükəsizlik strategiyasının hazırlanması və həyata keçirilməsi,

Şərq-Qərb nəqliyyat-kommunikasiya dəhlizlərinin yaradılması və təhlükəsizliyinin təmin edilməsi kimi məsələlərinin şərhinə, bu sahədə yürüdülmən strateji dövlət siyasəti və atılan praktiki addımların təhlilinə həsr olunmuş **“XƏZƏR HÖVZƏSİ VƏ CƏNUBİ QAFQAZIN GEOİQTİSADI XARAKTERİSTİKASI: AZƏRBAYCANIN YENİ NEFT SİYASƏTİ”** kitabı Xəzər-Qara dəniz hövzəsi ölkələri və Cənubi Qafqazın geoiqtisadi məsələləri, o cümlədən Azərbaycanın yeni neft siyasəti ilə maraqlanan mütəxəssislərlə yanaşı, ictimai-siyasi xadimlər, millət vəkilləri, dövlət qulluqçuları, xarici siyasət, geoiqtisadi planlama sahəsində çalışan analitiklər və ən geniş intellektual oxucu təbəqəsi – milli elita üçün xüsusi maraq kəsb edə bilər.

## I FƏSİL

### **XƏZƏR HÖVZƏSİ VƏ CƏNUBİ QAFQAZIN GEOİQTİSADİ XARAKTERİSTİKASI: BEYNƏLXALQ, REGIONAL, YERLİ MARAQLAR SİSTEMİ. AZƏRBAYCANIN REGIONAL GEOİQTİSADİ MARAQLARI VƏ ENERJİ STRATEGİYASI**

#### **§ 1.1. Transmilli dünya güclərinin və yerli dövlətlərin Xəzər hövzəsi və Cənubi Qafqazdakı geoiqtisadi maraqları və fəaliyyətinin xarakteristikası**

XX əsrin son onilliyində və XXI əsrin başlanğıcından dünyada gedən ictimai-siyasi və beynəlxalq əhəmiyyətli hadisələr nəticəsində Xəzər dənizi və Qafqaz regionu yenidən öz əhəmiyyətinə görə dünyada mərkəzi yerlərdən birini tutdu. Planetin artan enerji ehtiyacı və ticarət əlaqələrinin genişləndirilməsi tələbatı qarşısında Xəzər hövzəsi və Cənubi Qafqaz özünün zəngin karbohidrogen ehtiyatları, Şərq-Qərb, Şimal-Cənub əlaqələrində, nəqliyyat-kommunikasiya sahəsindəki imkanları ilə bütün transmilli dünyanın nəzər diqqətini özünə cəlb edərək geoiqtisadi maraqların kəsişmə nöqtəsinə çevrilmişdir.

Mütəxəssislərin hesablamalarına görə, Xəzər dənizi dünyanın ən zəngin karbohidrogen ehtiyatlarına malik olan bölgələrindən biridir. Bu faktor bölgənin ümumi geosiyasi və geoiqtisadi ab-havası, dünya ölkələrinin bölgəyə can atması və s. transmilli proseslərlə yanaşı, həm də Xəzərətrafi ölkələrin bir-

biri ilə regional münasibətlərinə, bütövlükdə xarici siyasətlərinə, daxili ictimai-siyasi vəziyyətinə və regional dövlətlərarası münasibətlərin xarakterinə də ciddi təsir göstərmişdir. Bir tərəfdən xarici siyasət və geosiyasi yönlərindəki fərqlər, digər tərəfdən dövlət idarəçiliyi və siyasi sistemlərinin müxtəlifliyi, bölgədəki geosiyasi, geostrateji gücləri və imkanları, maraq və mənafe ambisiyaları arasındakı üst-üstə düşməyən məqamlar, beynəlxalq aləmin müəyyən təhrikləri də daxil olmaqla XX əsrin son onilliyindən başlayaraq Xəzər hövzəsi ölkələrini ciddi geoiqtisadi qarşıdurmaya süvq etməyə başladı. Xüsusilə, sonuncu faktor- bəzi xarici dairələrin təhriki ilə bölgə ölkələrində qızıqdırılan milli, dini və vətəndaş müharibələri, etnik separatizm, siyasi böhran və daxili hərə mərclik, süni şəkildə qaldırılmış sərhəd-ərazi çəkişmələri, Xəzər dənizinin statusu kimi məsələlər hövzəni ciddi dövlətlərarası regional və dövlətdaxili milli-vətəndaş münaqişələri ocağına çevirdi.

Bu gün dünyanın müxtəlif güc mərkəzlərinin Avrasiyada geosiyasi maraqlarının kəsişməsindən danışarkən, ilk növbədə enerji resursları ilə zəngin olan Xəzər hövzəsi və Qərb-Şərq, Şimal-Cənub geosiyasi münasibətlərinin, onların iqtisadi-ticarət və digər əlaqələrinin üzərində yerləşən Xəzər-Qara dəniz hövzəsi və Cənubi Qafqaz göz önünə gəlir. Bu bölgə əvvəlki dövrlərdə özünün xüsusi geosiyasi, geostrateji və geoiqtisadi xarakteristikası ilə XVIII əsrin sonu – XIX əsrin əvvəllərindən Rusiya imperiyası və Osmanlı dövlətinin, XX əsrin əvvəllərindən Avropa imperiyalarının və ABŞ-ın, SSRİ dağılından sonra- XX əsrin sonlarından bütün transmilli qlobal dünyanın diqqətinə isə cəlb etməyə başlamışdır. Region ümumi xarakteristikasına görə Avrasiyanın böyük geosiyasi oyunlar məkanı

hesab edilsə də, ilk növbədə neft-qaz amili və transmilli əlaqə imkanları onu güc mərkəzlərinin diqqətinə cəlb etmişdir.

Xəzərin təbii ehtiyatları haqqında müxtəlif mənbələrdə müxtəlif məlumatlar verilir. Bəzi hesablamalara görə, bu hövzədə dünyanı yüz il müddətində fasiləsiz təmin etmək gücündə olan milyardlarla ton neft və trilyonlarla kub metr qaz ehtiyatı var. Məsələn, “Nyu-York Tayms” qəzetinin 6 avqust 1997-ci il tarixli sayında göstərilir ki, Xəzərin sənaye və ya karbohidrogen ehtiyatları indiki qiymətlərlə 4 trilyon ABŞ dolları məbləğində qiymətləndirilən 200 milyard barrel neftdən, habelə bir o qədər də qaz ehtiyatlarından ibarətdir.<sup>1</sup>

Xəzər regionunun regionda geosiyasi və geoiqtisadi əhəmiyyəti həm bölgənin əsas güc mərkəzi hesab olunan Rusiya üçün, həm regionda “yeni transmilli güc mərkəzi” olmaq istəyən Qərbi üçün, həm də digər maraqlı ölkələr üçün şübhəsizdir. Əvvəla, Rusiya buradakı SSRİ dövründən qalmış ənənəvi rəqabətdənkənar üstün mövqelərini, bölgənin geosiyasi, geoiqtisadi, hərbi-geostrateji hədəfləri, transmilli nəqliyyat-kommunikasiya sistemi, Xəzər hövzəsi ölkələrinin mövcud karbohidrogen sərvətləri üzərindəki təsirini qoruyub saxlamaq istədiyi kimi, Qərbi də eyni sahələr üzrə regiona daxil olmaq və möhkəmlənmək, buradakı əlavə təbii ehtiyatlar hesabına Avropanı yeni yüzillikdə “qeyri-sabit Yaxın Şərqi” və “monopolist mövqeyə malik Rusiya”nın neft-qaz asılılığından qurtarmaq istəyir. İkincisi, regionda möhkəmlənməklə, Rusiya yenə də özünün ənənəvi hərbi-geostrateji mövqelərini qorumağa çalışdığı halda, ABŞ və onun NATO üzrə müttəfiqləri Xəzər-Qara dəniz hövzəsində, Mərkəzi və Orta Asiyayada yeni-yeni təsir mexa-

---

<sup>1</sup> Bu haqda daha geniş materiallarla növbəti bəsmələrdə tanış olmaq olar.

nizmləri qazanmağı, geosiyasi, geoiqtisadi və hərbi-geostrateji cəhətdən öz mövqelərini gücləndirməyi və əsrlər boyu bu regionda davam edən Rusiya hegemonluğunu azaltmağı düşünür. Hər iki tərəf bu regionu “öz milli təhlükəsizlik maraqları zonasına” daxil edərək buradakı mövqelərini getdikcə gücləndirməyə çalışırlar. Həmin düşərgələri təmsil edən diplomatik mənbələr isə bu prosesi “beynəlxalq hüquq normaları”, “milli dövlət maraqlarının tələbləri” və s. kimi ümumişlək terminlərlə, müxtəlif geosiyasi arqumentlərlə əsaslandırmağa çalışırlar. Lakin bəhs olunun ölkələrin rəsmi hərbi-geostrateji strukturlarının qəbul etdiyi Milli Təhlükəsizlik və Hərbi Doktrinalar onların əsil geosiyasi mətləbləri haqqındakı həqiqətləri ortaya qoyur.<sup>2</sup>

Xəzər hövzəsində Rusiya və Qərbin mövcud geoiqtisadi maraqları xaricində, həm də digər yerli böyük və kiçik ölkələrin milli maraqları təmsil olunur. Bunların sırasına digər dörd Xəzər hövzəsi ölkələrini- İrani, Azərbaycanı, Qazaxıstanı, Türkmənistanı, ayrıca bölgənin əsas geosiyasi oyunçusu hesab olunan Türkiyəni, bölgədən kənar ölkə hesab olunan Çini və Cənubi Qafqazda xüsusi strateji ərazi xarakteristikası ilə seçilən Gürcüstanı qeyd etmək olar. Bu qrupa daxil olan ölkələr ya İran kimi öz fərqli maraqları ilə çıxış edir və yalnız onu təmin edən ayrıca geoiqtisadi tələblər irəli sürür, yaxud da Qərblə Rusiya arasında müəyyən seçim edərək, bu düşərgələrdən biri ilə öz geoiqtisadi maraqları çərçivəsində uzlaşdırılmış tərəfdaşlıq siyasəti yürüdür.

---

<sup>2</sup> Bax: Həsənov Ə.M. Azərbaycan Respublikasının milli inkişaf və təhlükəsizlik siyasətinin əsasları. Bakı, "Zərdabi LTD", 2016, s.271-446.

Geoiqtisadi parametrlər üzrə qiymətləndirmə aparsaq Xəzər hövzəsindəki düşərgələrarası rəqabətin əsas hədəfləri ilk növbədə:

- Xəzər hövzəsinin enerji ehtiyatlarına sahiblənmək, yaxud onlardan istifadə sahəsində üstün mövqeyə malik olma;
- hövzənin enerji resurslarının istehsalı və dünya bazarlarına çıxarılmasında iştirak;
- enerji istehsalında istifadə edilən texnologiya və maliyyə vəsaitinə sahiblik, yaxud malik olmaq;
- hasilatın pay bölgüsü;
- bölgənin enerji ixracı marşrutlarının və nəqliyyat-kommunikasiya sistemlərinin seçiminə təsir etmək və onların fəaliyyətinə nəzarət;
- neft-qaz istehsalı, istehlakı və ixracı sahəsindəki digər geoiqtisadi dividendlərə sahib olma və s. ibarətdir.

Yeni minilliyin başlanğıcından dünyada geoiqtisadi rəqabətyaradıcı amillərdən biri də Azərbaycan, Qazaxıstan və Türkmənistanın malik olduğu zəngin enerji ehtiyatlarının dövrüyyəyə buraxılmasının, bu ölkələrin enerji ixrac edən digər əsas transmilli aktorlara qoşularaq dünya bazarlarına alternativ neft-qaz məhsulları çıxarmasının dünyada yaradacağı geoiqtisadi ortamın Rusiya, ABŞ, Avropa İttifaqı ölkələri, İran və s. ölkələr üçün yardacağı rəqabət, yaxud qazandıracağı dividendlər məsələsidir. Odur ki, Rusiya və Qərbin energetika üzrə ekspertləri gələcəkdə Xəzər nefti və qazının OPEK-in və Rusiyanın dünya bazarındakı mövcud nüfuzunu zəiflətmək gücündə olduğunu proqnozlaşdıraraq bu sahədə öz ölkələrinə müvafiq tövsiyələr verirlər.

Həm ABŞ, həm də Rusiya politoloqları Xəzər hövzəsini öz ölkələrinin əsas maraq dairəsi və geosiyasi hədəfi hesab edir. Xüsusən, məşhur ABŞ alimi-politoloqu Zbiqnev Bjezinski və rus alimi-politoloqu Aleksandr Duqin çoxsaylı əsərlərində Xəzər-Qara dəniz hövzəsi və Cənubi Qafqaz onların təmsil etdikləri ölkələrin geosiyasi, geoiqtisadi və hərbi-geostrateji maraqları çərçivəsində müvafiq olaraq geniş təsnif və tədqiq olunur, bu dövlətlərin milli maraqlarının reallaşdırılması yönündə yol xəritələri tərtib edilir və tövsiyələr verilir. Məsələn, A.Duqin öz əsərlərində Xəzər hövzəsi və Cənubi Qafqazı ABŞ və Rusiya maraqlarının keçmişdə, indi və gələcəkdə daim toqquşduğu bölgə kimi dəyərləndirir. Onun fikrinə görə, “bölgənin geosiyasi xarakteristikası və əsas həlledici koordinatları tələb edir ki, burda mütəmadi olaraq Rusiyanın ABŞ və NATO Alyansı ilə geosiyasi, geoiqtisadi və hərbi-geostrateji maraqları toqquşmalıdır”.<sup>3</sup> Xüsusən, o, Xəzər neftinin istehsalına və Qərbə ixracı marşrutlarına nəzarəti bu iki geosiyasi güc arasındakı mübarizənin əsas hədəfi hesab edir. Onun fikrinə görə, həmin hədəflərə nəzarəti ABŞ öz əlinə keçirə bilsə, o zaman dünya hegemonluğu tam təmin ediləcəkdir.<sup>4</sup>

A. Duqin öz əsərlərində, həm də bölgədə ABŞ hegemonluğunun qarşısının alınması və Rusiyanın maraqlarının təmin olunması məqsədi ilə özüməməxsus vasitə və metod da təklif edir. O hesab edir ki, Xəzər hövzəsi və Cənubi Qafqazdakı global qarşıdurmada Rusiya heç nə qarşısında dayanmadan ən “düzgün yolu seçməlidir”. Bu yol onun fikrincə, həm “ənənəvi olaraq bölgədəki ölkələrin daxilindəki Rusiyameyilli elitaları

---

<sup>3</sup> Дугин А. Основы геополитики. Геополитическое будущее России. М., 2000, с.804.

<sup>4</sup> Yənə orada. s.811.

mükafatlandırmaq”, həm də “ölkədaxili ziddiyyətlərdən yeni metodlarla, qeyri-ənənəvi vasitələrlə istifadə etməkdən” ibarət olmalıdır. O, SSRİ dövründə Xəzər hövzəsi ölkələrinin bir qayda olaraq iqtisadi cəhətdən zəifliyinin və ictimai-siyasi vəziyyətinin ziddiyyətli olmasından doğan qərbyemilliliyi və anti-Rusiya əhval-ruhiyyəsini yeni metodla aradan qaldırmağı təklif edir. Onun fikrincə, “Rusiya SSRİ-nin yaratdığı bu reallığı – anti-Rusiya və qərbyönümlü meyili aradan qaldırmaq üçün, xüsusən də Xəzərin müsəlman ölkələrində, ilk növbədə İrani dəstəkləməli, onunla bu istiqamətdə birgə fəaliyyət qurmalı və strateji müttəfiqlik yaratmalıdır”. Bundan başqa, o hesab edir ki, İranla siyasi və strateji pakt imzalayaraq “Türkiyənin təsiri altında olan qərbyemilli ölkələrdə daxili ictimai-siyasi vəziyyəti qarışdırmaq, etnik-dini mənsubiyyət və digər amillər üzrə vətəndaşlar arasındakı münasibətləri gərginləşdirmək, Rusiya və İranmeyilli ölkələrdə isə əksinə, “maksimal dərəcədə daxili vəziyyəti sabitləşdirmək və bu ölkələrin inkişafına dəstək vermək” lazımdır.<sup>5</sup> Hətta A. Duqin o dərəcəyə qədər eyni qayda qapılır ki, açıq-aşkar “Rusiyanı qonşu ölkələrin daxilində İranmeyilli separatçı və dini-fanatik meyilləri dəstəkləmək, qızıdırmaq, Rusiyaya sərf edəcək geosiyasi vəziyyət yaratmaq kimi mənfur metodları belə utanmadan” təklif edir.<sup>6</sup> Beləliklə, görüldüyü kimi, Rusiyanın ən məşhur geosiyasətçi alimi öz ölkəsinin Xəzər hövzəsindəki geoiqtisadi maraqlarını belə qeyri-humanist metodlarla təmin etməyi təklif edir.

A. Duqin və onun Rusiya geosiyasətindəki digər tərəfdarları müasir sivil beynəlxalq münasibətlərin əsasını təşkil edən aktorlararası açıq, liberal və ədalətli rəqabət şəraitində yarış-

---

<sup>5</sup> Yəne orada. s. 809-813.

<sup>6</sup> Yəne orada.

manı ağıllarına belə gətirmədən, Xəzər hövzəsində “onlarla olmayan, qərbmeyilli, Rusiyaya praqmatik yanaşma nümayiş etdirən yerli ölkələri sıxmaq, dağıtmaq, onların daxili həyatındakı sabit vəziyyəti qarışdırmaq, vətəndaşlarını bir-birinə salışdırmaq, milli-dini qarşıdurmanı qızıışdırmaq və regionda gərgin vəziyyət yaratmaqla” Rusiyanın buradakı maraqlarını qorumağı təklif edir.

Digər rus alimləri də A.Duqinin Xəzər hövzəsində Rusiyanın İranla müttəfiqliyi ehtiyacını, Xəzər hövzəsi və Cənubi Qafqazda ABŞ-ın və Qərbin planlarına qarşı ciddi dirəniş siyasətini dəstəkləsə də, bu siyasəti “yerli ölkələrin daxili vəziyyətini gərginləşdirmək” planına qarşı çıxırlar.<sup>7</sup> Bunların sırasında N. Nartovu, İ.Yejiyevi, İ.Vasilenkonu və digərlərini qeyd etmək olar. Məsələn, N. Nartov yazır ki, əlbəttə, “Rusiya Xəzər hövzəsi və Cənubi Qafqazda öz milli maraqlarını təmin etməlidir. Lakin bu, həmin ölkələrdə daxili münafişəli vəziyyətlər yaratmaqla deyil, daha çox bu ölkələrlə sıx qonşuluq münasibətləri yaratmaqla, əməkdaşlıq etməklə həyata keçirilməlidir.”<sup>8</sup>

N. Nartov öz əsərinin nəticə hissəsində qeyd edir ki, ABŞ və onun müttəfiqlərinin Xəzərin Qərb hissəsinə-Cənubi Qafqaza can atması ilk növbədə Rusiyanı bu bölgədən sıxışdırmağa hesablanıb. Lakin Rusiya ABŞ-ın geniş və cəlbedici maliyyə-texniki imkanları, təklifləri ilə rəqabət aparmaq, Qərbin bölgədə möhkəmlənməsinin qarşısını almaq üçün ilk növbədə həmin bölgədəki yerli ölkələrlə- Zaqavqaziya respublikaları ilə möhkəm hərbi-geostrateji, iqtisadi və ticarət tərəfdaşlığı yaratmalıdır.<sup>9</sup>

<sup>7</sup> Вах: Нартов Н.А. Геополитика. М., 1999, с.163-164; Эжиев. И.Б. Геополитика Каспийского региона. М., 2007. с. 13-14 и.т.д.

<sup>8</sup> Вах: Нартов Н.А. Геополитика. М., 1999, с.163-164.

<sup>9</sup> Yenə orada.

Yaxud, İ. Yejiyev hesab edir ki, Xəzər hövzəsində Rusiya öz maraqlarını istifadə etmək üçün “yerli ölkələrin daxili vəziyyətin gərginləşdirmək və bu işdə İrandan istifadə etmək siyasəti deyil, əksinə, İranın imkanlarından Qərbbə qarşı istifadə etmək siyasəti həyata keçirməlidir”.<sup>10</sup> Bundan başqa, İ.Yejiyev də N.Nartovun fikirlərini bölüşərək, Rusiyanın Xəzər hövzəsi və Cənubi Qafqazda Qərblə rəqabət aparmaq üçün bölgə ölkələri ilə daha sıx əməkdaşlıq münasibətləri yaratması, öz hərbi-geostrateji və iqtisadi gücünü artırması zərurətini qeyd edir.<sup>11</sup>

Xəzər hövzəsində digər əsas xarici transmilli maraq daşıyıcısı hesab olunan düşərgə ABŞ və onun müttəfiqləri hesab olunan Avropa İttifaqı ölkələridir. Bu düşərgəni təmsil edən geosiyasətçilərin ümumiləşmiş geosiyasi, geoiktisadi və hərbi-geostrateji baxışlarını, Qərbin əsas geoiktisadi maraqlarını, onların təmin olunması yolları və vasitələrini rus geopolitiklərinin tam əleyhinə olan konsepsiya ilə özünün çoxsaylı əsərlərində ABŞ alimi Z. Bjezinski irəli sürür.<sup>12</sup>

Z.Bjezinski “Seçim. Dünya hakimi, yaxud qlobal liderlik” adlı əsərində yazır ki, XXI əsrdə Qərbin geosiyasi, geoiktisadi və hərbi-geostrateji maraqlarının təmsil olunduğu əsas bölgə Avrasiyanın Xəzər-Qara dəniz hövzəsi və Cənubi Qafqaz bölgəsidir. Onun fikrinə görə, bu bölgədə Qərbin maraqları yerli regional liderlərlə- ilk növbədə Rusiya, İran və qismən də Türkiyə ilə kəşifir. Z. Bjezinskiyə görə bölgədə ayrı-ayrılıqda bu dövlətlərin heç biri öz iradələrini yerli ölkələrə qəbul

---

<sup>10</sup> Эжиев И.Б. Геополитика Каспийского региона. М.,2007. с. 14.

<sup>11</sup> Yənə orada. s. 16,177.

<sup>12</sup> Бжезинский З.К. Великая шахматная доска. М., 2003; Бжезинский З.К. Выбор. Мировое господство или глобальное лидерство. М., 2004; и.т.д.

etdirmək gücündə deyillər. O ki qaldı onların birinin, yaxud bir neçəsinin bu istiqamətdə birləşməsinə, buna Amerika və Avropa İttifaqı imkan verməməlidir və verməyəcək də.<sup>13</sup>

Z. Bjezinski özünün “Böyük şahmat taxtası” adlı əsərində qeyd edir ki, Qərb və Amerika ilk növbədə bu bölgədə müstəqil siyasət yürütmək meyili nümayiş etdirən yerli dövlətləri dəstəkləməli, onları Rusiyanın geosiyasi və hərbi-geostrateji təsirindən çıxarmalı, malik olduqları milli sərvətlərini sərbəst istifadə etmək, öz maraqlarını təmin etmək gücünə gətirməlidir. O, müstəqil siyasət yürüdən öklərdən Azərbaycanı, Özbəkistanı və Gürcüstanı, o cümlədən Moskvaya meyilli fəaliyyət nümayiş etdirən Qazaxıstanı dəstəkləməyi tövsiyə edərək, bu öklələrin bölgə siyasətində Qərbin xüsusi marağında olduğunu bəyan edir və müxtəlif amillərlə əsaslandırır.<sup>14</sup>

Bjezinskinin fikrinə görə, Xəzər hövzəsi və Cənubi Qafqazın gələcək taleyi ilk növbədə Azərbaycan və Qazaxıstanın Rusiyadan asılılığının azaldılması və dəstəkləyərək Qərbə inteqrasiyasının gücləndirilməsindən asılıdır. Çünki, onun fikrincə, Azərbaycanın mövqeyinin güclənməsi gələcəkdə Rusiyanın Gürcüstan və Ermənistandakı, Qazaxıstanın mövqeyinin güclənməsi isə Orta Asiyanın, xüsusən də Qərbin ciddi enerji marağında olan Türkmənistanın mövqeyinə ciddi təsir göstərəcək, bu ölkənin və Azərbaycanın enerji resurslarının sərbəst istehsalı və alternativ marşrutla Qərbə çıxarılması istiqamətində transmilli layihələrin reallaşmasını təmin edəcəkdir.<sup>15</sup>

---

<sup>13</sup> Вах: Бжезинский З.К. Выбор. Мировое господство или глобальное лидерство...s.135

<sup>14</sup> Бжезинский З.К. Великая шахматная доска...s.175-180.

<sup>15</sup> Yene orada. s. 180.

Z. Bjezinski hesab edir ki, Amerikanın milli maraqları Xəzər- Qara dəniz hövzəsi və Cənubi Qafqaz bölgəsində “Rusiyadan xilas olub müstəqil siyasət yürütmək istəyən” ölkələrin maraqları ilə üst-üstə düşür. O hesab edir ki, bunun üçün Amerika və Qərb bölgədə elə vəziyyət yaratmalıdır ki, maneəsiz olaraq bütün dünya ölkələri bura daxil olmaq, öz maliyyə və texnoloji imkanlarını yerli iqtisadi layihələri yönəltmələrini təmin etsin, heç bir yerli böyük dövlət bu bölgə üzərində rəqabətdən əlavə üstünlüyə malik olmasın.<sup>16</sup>

Müasir dünyada Xəzər hövzəsinin rolu, hövzənin enerji ehtiyatlarının istehsalı, və ixracı marşrutları ilə bağlı öz geosiyasi fikirlərini “Sivilizasiyaların toqquşması” adlı əsərində digər məşhur ABŞ alimi C. Hantinqton da söyləmişdir. O, Avrasiyanı, xüsusən də Xəzər hövzəsini XXI əsrdə dünyada yaşanacaq əsas geoiqtisadi münaqişə bölgələrindən biri kimi dəyərləndirir və hesab edir ki, hövzədə əsas qarşıdurma obyektinə Xəzər neftinin sərbəst istehsalı, bölüşdürülməsi və Avropa bazarına çıxarılması ilə bağlı olacaqdır. Burada əsas mübarizə bölgənin geosiyasi, geoiqtisadi və hərbi-geostrateji mövqelərinə sahib olma və bu sahələrdə üstünlük qazanma uğrunda aparılacaqdır.<sup>17</sup>

Digər məşhur ABŞ politoloqu və diplomatı, keçmiş dövlət katibi H. Kisincer də öz əsərində<sup>18</sup> Xəzər hövzəsi və Cənubi Qafqazdakı Qərb-Rusiya geosiyasi maraqlarının toqquşması, bölgənin müasir hərbi-geostrateji, geoiqtisadi və digər maraqları ətrafında cərəyan edən proseslərdən bəhs etmişdir. O yazır ki, müasir dövrdə Rusiya bütün keçmiş postsovet məkanında

---

<sup>16</sup> Yenə orada. s. 178.

<sup>17</sup> Вах: Хантингтон С.Ф. Столкновение цивилизаций. М., 2003, с. 392-394.

<sup>18</sup> Киссинджер. Г.А. Дипломатия. М., 1997. с.743.

öz milli təhlükəsizlik maraqlarını yerli ölkələrin təhlükəsizlik maraqlarını nəzərə almadan, onların daxili işlərinə qarışmaqla təmin etmək istəyir. H. Kissincer hesab edir ki, Rusiya hələ də özünün imperiya ambisiyalarını yaşadaraq, qonşu dövlətlərlə bu və ya digər geosiyasi məsələlərini güc yolu ilə, onların ərazisinə müdaxilə etməklə həll etməyi düşünür. Amma o getdikcə müasir dünyanın tələbləri ilə razılaşmaq və imperiya ambisiyalarından imtina etmək məcburiyyətində qalacaqdır.

Göründüyü kimi, həm Rusiya, həm də Amerika alimləri içərisində bölgənin geosiyasi və geoiqtisadi vəziyyətini obyektiv və qeyri-obyektiv qiymətləndirən, yerli ölkələrlə geoiqtisadi münasibətlərə dair konstruktiv və qeyri-konstruktiv, daha məqbul və qeyri-məqbul təkliflər irəli sürən politoloqlar, geosiyasətçilər və dövlət xadimləri mövcuddur.

### **§1.2. Xəzər hövzəsi və Cənubi Qafqazın enerji mənbələri və onun bölgədə yaratdığı müasir geoiqtisadi vəziyyət. Xəzərin neft-qaz məhsullarının Avropanın enerji təhlükəsizliyindəki rolu**

Bəzi müstəqil tədqiqatçıların araşdırmalarına görə, Xəzər hövzəsinin və Orta Asiya bölgəsinin karbohidrogen ehtiyatları hər hansı kənar təsirlərdən xilas edilsə və sərbəst şəkildə Avropa bazarlarına ixrac olunsaydı üçüncü minillikdə Qitənin enerji tələbatını azı 100 il müddətində fasiləsiz təmin etmək və Rusiyanın bu sahədəki hazırkı monopoliyasından xilas etmək mümkündür. (Bax:Xəritə) Odur ki, hövzənin alternativ karbohidrogen məhsullarına sahiblənmək, yaxud daha münasib qiymətlərlə, uzunmüddətli müqavilələr əsasında onu əldə etmək istəyi SSRİ dağıldandan sonra dünyanın ABŞ və Avropa İttifaqı kimi aktorlarını, regionda aparıcı mövqə sahibi olan Rusiya ki-

mi dövlətlərini, Çini, İrani, Türkiyəni və s. ölkələri ciddi regional geoiqtisadi fəaliyyətə sövq etmişdir. Bəhs olunan dövrdə bölgənin Azərbaycan, Türkmənistan, Qazaxıstan və s. kimi zəngin enerji ehtiyatlarına malik olan yeni ölkələrinin ən mühüm geosiyasi problemi isə qabaqcıl Qərb texnologiyası əsasında öz neft-qaz yataqlarını işə salmaq, istehsal edilən məhsulları sərbəst şəkildə dünya bazarlarına çıxarmaqdan ibarət idi. Xəzərin dərin qatlarındakı zəngin neft-qaz məhsullarını çıxarmaq, sərbəst şəkildə dünya bazarlarına nəql etmək və satmaq üçün bu ölkələrə 1990-cı illərin əvvəlindən başlayaraq çoxlu başlanğıc maliyyə vəsaiti və texniki yardım tələb olunurdu. Belə imkanlara nə həmin dövlətlərin özü, nə də ki, bu məhsullara rəqabətdənkənar sahib olmaq istəyən Rusiya, İran və Türkiyə kimi region ölkələri malik deyildilər.

Bu miqdarda maliyyə və texniki imkanlara yalnız varlı ABŞ və Qərb ölkələri, Yaponiya, Çin kimi dövlətlər, onların təsiri altında olan beynəlxalq maliyyə qurumları malik idi. Həmin ölkələr və qurumlar isə bir qayda olaraq, öz maliyyə və texniki imkanlarını o sahəyə yönəldir ki, gələcəkdə onun verəcəyi iqtisadi dividənləri aşkar formada görsünlər və bu dividənlər üçün beynəlxalq qarantıya əldə etsinlər. Belə qarantıyanı yalnız, neft və təbii qaz ehtiyatları ilə zəngin ölkələrin geosiyasi və geoiqtisadi müstəqilliyi, sərbəst ixrac marşrutlarına, sabit ictimai-siyasi həyata, liberal iqtisadiyyata malik olması və Avropa strukturlarına inteqrasiyası nəticəsində əldə etmək olardı. Qərb mütəxəssisləri o dövrdə xüsusilə qeyd edirdilər ki, nə qədər ki, bu ölkələr Rusiyanın geosiyasi təsirdən tam azad olmayıb, Qərbin geosiyasi dairəsinə inteqrasiya olunmayıb, onların qarantıyalı gələcəyinə ümid azdır.

Planetin əksər bölgələrinin, o cümlədən də Xəzər hövzəsi və Orta Asiyanın enerji ehtiyatlarının və ehtiyaclarının, dün-

yadakı neft-qaz istehsalı və istehlakının həcmi ilə bağlı məlumatlar çox vaxt gizlədilir, yaxud bilərəkdən səhv göstərilir, müxtəlif subyektiv mənbələrə istinad edilərək fərqli şəkildə təqdim olunur. Bəzən eyni ölkənin təbii ehtiyatlarının miqdarı, gündəlik neft-qaz istehsalı, daxili ehtiyacı və ixracı ilə bağlı bir neçə fərqli rəqəm səsləndirilir. Bu fərqi rəqəmləri hansısa vahid bir metodoloji yanaşma və amillə izah etmək çox çətindir. Burada, hər il yeni-yeni yataqların kəşfi və istehsala cəlb olunması, dünyada təbii ehtiyatlarının həcmnin müəyyənləşdirilməsi zamanı istifadə edilən fərqli metodoloji yanaşma və s. obyektiv səbəblərlə yanaşı, ayrı-ayrı maraqlı aktorların subyektiv geosiyasi, geoiqtisadi maraqlarından irəli gələn, bilərəkdən yol verilən saxtalaşdırmalara da, məqsədyönlü əks-təbliğat istəyi və s. də rast gəlmək olar. Məsələn, bütün parametrlərinə görə Xəzər hövzəsinin ən böyük ölkəsi hesab olunan Rusiya alimləri on il bundan əvvəl- 1997-ci ildə öz qaz ehtiyatlarını, təxminən 50, (dünya qaz ehtiyatlarının 34.3%), İranınkini 21, (14%), qalan Xəzər hövzəsi və Orta Asiya ölkələrinin ehtiyatlarını isə, cəmi 6-7 trln. kub metr (4%) miqdarında dəyərləndirirdilər. Bundan da Türkmənistanınkı 3,6, (2%), Qazaxıstanınkı 1,95 (1,3%), Azərbaycanınkı isə 0,9 (0,7%) miqdarında göstərilirdi.<sup>19</sup> Halbuki həmin dövrün Qərb ekspertlərinin məlumatında bu rəqəmlər azı iki-üç dəfə artıq- təxminən 20-28 mlrd. kub metr miqdarında (dünya qaz ehtiyatlarının 12-16% qədər) göstərilirdi.

Eyni məsələni bölgənin neft ehtiyatları haqqında da söyləmək olar. Bəzi rus geoloqlarının proqnozlarına görə, Xəzər hövzəsindəki neft ehtiyatlarının ümumi həcmi 7 milyard ton-

---

<sup>19</sup>Вах: Жильцов С.С., Зонн И.С., Ушков А.М. Геополитика Каспийского региона...с.135.

dur (təxminən 50 milyard barel).<sup>20</sup> Başqa rus mənbələri bu rəqəmin 13 milyard ton və daha artıq olduğunu qeyd edirlər. Qərb ekspertlərinə gəldikdə isə qeyd etməliyik ki, hələ SSRİ zamanında ingiltərəli və amerikalı mütəxəssislər hesab edirdilər ki, Xəzər bölgəsində neft ehtiyatlarının həcmi, sovet geoloqlarının təqdim etdiyi rəqəmlərdən qat-qat artıqdır. Məsələn, ABŞ dairələrinin Xəzəryanı ölkələrdən Qazaxıstan, Azərbaycan və Türkmənistanın enerji ehtiyatlarının həcmi haqda səsləndirdikləri rəqəmlər, Rusiya mütəxəssislərindən, azı 2-7 dəfə artıqdır.<sup>21</sup> Bu ölkənin Dövlət Departamentinin və Milli təhlükəsizlik Şurasının məruzəsində Xəzər hövzəsinin hazırkı neft ehtiyatları, təxminən 200 milyard barel (təxminən 27,5 milyard ton) miqdarında göstərilir.<sup>22</sup>

Lakin həm xarici, həm Rusiya mütəxəssislərin, həm də yerli mənbələrin bəyan etdiyi rəqəmlər tez-tez dəyişir və mövcud ehtiyatların miqdarı ilə bağlı vahid metodoloji yanaşmaya söykənmir. Bəzi rusiyalı mütəxəssislər ABŞ və Rusiyanın bölgənin karbohidrogen ehtiyatlarına yanaşmasındakı kəskin fərqə diqqət çəkərək qeyd edirlər ki, “Xəzər neftinin həcmi haqda bu iki düşərgənin göstəriciləri çox fərqlidir. Amerikalı mütəxəssislər olduqca nikbin, rusiyalı ekspertlər isə olduqca bədbin proqnozlar səsləndirirlər.”<sup>23</sup>

Göründüyü kimi, dünyanın və Xəzər hövzəsinin təbii ehtiyatlarının həcmi haqda beynəlxalq, regional və milli mənbələrdə səsləndirilən rəqəmlər bir-birindən xeyli fərqlənir. Mütəxəssislərin fikrinə görə, bu fərqlər həm də müəyyən geosiyasi və geoiqtisadi amillərinin təsiri ilə formalaşır Lakin həmin

---

<sup>20</sup> Вах: “Каспий: статус, нефть, уровень” // [www.caspiy.net](http://www.caspiy.net)

<sup>21</sup> Вах: “Каспий: зачем он Западу?” // [www.caspiy.net](http://www.caspiy.net)

<sup>22</sup> Вах: “Каспий: статус, нефть, уровень” // [www.caspiy.net](http://www.caspiy.net).

<sup>23</sup> Вах: “Проблемы безопасности Каспийского региона” // [www.cpf.az](http://www.cpf.az).

subyektiv təsirlər informasiya mənbələrinin metodologiyasında müəyyən fərqlər yaratsa da, ciddi geoloji araşdırmaların nəticələrini şübhə altına ala bilmir. Dünyanın enerji mənbələri və qaynaqları, enerji ehtiyacı, istehsalı və istehlakı ilə bağlı mövcud vəziyyəti qısaca olaraq belə xarakterizə etmək olar: *mütəxəssislər bu rəqəmləri və xəritəni dəqiq müəyyən edə bilmir, siyasətçilər isə yaranmış vəziyyətdən asılı olaraq, həmin xəritə və rəqəmlərlə manipulyasiya edir.*

Dünyanın əksər bölgələri kimi, Xəzər hövzəsinin ümumi və ayrı-ayrı ölkələr üzrə malik olduğu enerji qaynaqları haqqında əsaslandırılmış rəqəmləri ilk növbədə geoloqlar verir. İngiltərənin məşhur Britiş Petroleum (BP) şirkətinin hesablamalarına görə, dünyadakı neft ehtiyatlarının ümumi həcmi 2010-cu ildəki son geoloji kəşflər nəticəsində təxminən 700 milyon barel artaraq, 1383,2 milyard barelə çatıb. Dünyanın mövcud təbii qaz ehtiyatlarının həcmi isə 187,1 trln. kub metr miqdarında göstərilir ki, bu da 2009-cu ildə göstərilən rəqəmdən 2,21 trln. kub metr artıqdır. Hər gün dünyada, təxminən 82 milyard barel neft, 3.192 milyard kub metr qaz istehsal və istehlak olunur.<sup>24</sup>

*Hazırda dünyanın və Xəzər hövzəsi ölkələrinin təsdiq olunmuş və ehtimal olunan neft və qaz ehtiyatları aşağıdakı cədvəllərdəki kimidir: (neft- milyard barel; qaz- trln. kub metr)*

Xəzəryanı ölkələrdəki mövcud enerji ehtiyatları, neft və qaz istehsalı, hazır məhsulun istehlakı və satışı ilə bağlı müxtəlif mənbələrdən əldə edilmiş rəqəmlərin ölkələr üzrə şərhinə nəzər salsaq görərik ki, vəziyyət aşağıdakı kimidir:

---

<sup>24</sup> Bax: 2010-cu il dünya energetikasının illik statistik icmalısı // BP Statistical Review of World Energy 2009; 2010, // [bp.com/statisticalreview](http://bp.com/statisticalreview)

**AZƏRBAYCAN:** Azərbaycanın mövcud karbohidrogen ehtiyatlarının miqdarı məsələsi uzun müddət bölgənin və dünyanın maraqlı dairələrinin geniş müzakirə obyektinə çevrilmiş, hətta bəzi qüvvələr onu geosiyasi manipulyasiya məqsədi ilə istifadə etmişlər. 1991-ci ildə müstəqillik qazanmasından başlayaraq, Bakı-Tbilisi-Ceyhan layihəsinin reallaşdığı və Azərbaycan neftinin bu marşrutla Aralıq dənizinə daxil olduğu günə qədər olan vaxt çərçivəsində bir sıra xarici ölkələrdə davamlı olaraq Azərbaycanın neft ehtiyatlarına dair bədbin, çaşdırıcı və aldadıcı proqnozlar səsləndirilir, ölkənin yaydığı rəsmi məlumatlar şübhə altına alınır və real rəqəmlərin həqiqətə uyğun olmadığı iddia edilirdi. Prezident İlham Əliyevin 2010-cu il oktyabrın 28-də Ukraynaya səfəri ərəfəsində bu ölkənin mətbuat orqanlarına müsahibəsində də bildirdiyi kimi, “bir vaxtlar bəzi KİV-lər Azərbaycanda neftin olmadığı, BTC layihəsinin heç

**Rəsmi məlumatlara görə:**

**CƏDVƏL 1**

	təsdiq olunmuş		ehtimal olunan	
	neft mlrd. barel	qaz trln.ku b metr	neft mlrd. barel	qaz trln.ku b metr
<b>Bütün dünyada</b>	<b>1383,2</b>	<b>187,1</b>	--	--
<b>Rusiya</b>	<b>160,0</b>	<b>47,0</b>	<b>200,0</b>	<b>50,0</b>
<b>İran</b>	<b>150,3</b>	<b>33,1</b>	<b>150,3</b>	<b>33,1</b>
<b>Azərbaycan</b>	<b>11,0</b>	<b>2,55</b>	<b>22,0</b>	<b>5-7</b>
<b>Qazaxıstan</b>	<b>5,5</b>	<b>3,00</b>	<b>5,5</b>	<b>5,0</b>
<b>Türkmənistan</b>	<b>8,4</b>	<b>20,0</b>	--	--

## Britaniyanın BP şirkətinin məlumatına görə:

## CƏDVƏL 2

	təsdiq olunmuş		ehtimal olunan	
	neft mlrd. barel	qaz trln.kub metr	neft mlrd. barel	qaz trln.kub metr
<b>Bütün dünyada</b>	<b>1383,2</b>	<b>187.1</b>	--	--
<b>Rusiya</b>	<b>77,4</b>	<b>44,8</b>	--	--
<b>İran</b>	<b>137,0</b>	<b>29,6</b>	--	--
<b>Azərbaycan</b>	<b>7,0</b>	<b>1,3</b>	--	--
<b>Qazaxıstan</b>	<b>39,8</b>	<b>1,8</b>	--	--
<b>Türkmənistan</b>	<b>0,6</b>	<b>8,0</b>	--	--

vaxt reallaşmayacağı və s. haqqında subyektiv rəy formalaşdırmağa çalışırdı. Amma zaman bütün bu iddiaların əsassızlığını sübut etdi. BTC kəmərinin inşa olunduğu zaman Azərbaycan ildə 15-16 milyon ton neft hasil edirdisə, hazırda bu rəqəm 50 milyon tondan artıqdır. Eyni sözləri qaz ehtiyatları haqda da söyləmək olar: bəzi xarici mənbələrin bu ehtiyatların çox az olması haqda iddialarına rəğmən, bu gün Azərbaycan ildə 30 milyard kub metrə yaxın qaz hasil etməklə, regionun əsas qaz ixracatçılarından birinə çevrilmişdir.<sup>25</sup>

Azərbaycanın quruda və dənizdə təsdiq olunmuş və ehtimal olunan **qaz ehtiyatlarının** miqdarını Avropa mütəxəssisləri 2011-ci ildəki son kəşflərə qədər, təxminən 1,3 (təsdiq

<sup>25</sup> Bax: Azərbaycan Prezidenti İlham Əliyevin Ukraynanın DEN, PROFİL və Birinci milli televiziya kanalına müsahibəsi // [www.president.az](http://www.president.az)

olunmuş) və 3 (ehtimal olunan), ölkə rəsmiləri (2010-2011-ci illərdə yeni kəşf olunmuş “Ümid” və “Abşeron” yataqlarındakı ehtiyatlar da daxil olmaqla-Ə.H.) müvafiq olaraq 2,55 və 5-7, Rusiya mənbələri 0,9 və 1,2 trln. kub metr həcmində göstərirlər. Göründüyü kimi Azərbaycanın bölgənin qaz təminatı sahəsindəki rolunu kiçiltmək məqsədilə, onun mövcud təbii ehtiyatlarının miqdarını rus mənbələri daha az göstərirlər. Hazırda ölkədə istehsal olunan illik 30 milyard kub metr qazın, təxminən 8-10 milyardı daxili ehtiyaclar üçün istifadə olunur. Qalan hissə isə Gürcüstana, Türkiyəyə, Yunanıstana, Rusiya və İrana satılır. Azərbaycan bölgənin əsas qaz ixrac edən ölkələrindən (Türkmənistan, Qazaxıstan, Özbəkistan, İran və s.) fərqli olaraq, qaz ixracı sahəsində hazırda hər hansı ciddi problemə malik deyil. Onun Bakı-Tbilisi-Ərzurum qaz kəməri vasitəsilə Gürcüstan və Türkiyəyə, Bakı-Astara-İran və Bakı-Qroznı xətti ilə müvafiq olaraq İran və Rusiyaya ixrac kəmərləri mövcuddur. Hazırda Avropa İttifaqı Türkiyədən keçməklə Avropa bazarlarına istiqamətlənən NABUKKO transmilli qaz kəməri üçün Azərbaycandan 15-20 milyard kub metr maye qaz istəyir. Bundan başqa Avropanın Rumıniya, Bolqarıstan, Macarıstan və b. ölkələri də Bakı-Gürcüstan-Rumıniya marşrutu üzrə ixracı razılaşdırılan və yaxın zamanlarda inşasına başlanılacaq marşrut üzrə ildə təxminən 7-10 milyard kub metr Azərbaycan qazını gözləməkdədirlər.

Mütəxəssislərin fikrinə görə, bir neçə il sonra Azərbaycan özünün illik qaz hasilatını 40 və ya 50 milyard kub metrə çatdıra bilər. Amma bunun üçün Şahdəniz qaz yataqlarının ikinci fazasını işə salmaq, müvafiq bazarlar tapmaq, satış müqavilələri bağlamaq və s. təşkilati işlər görülməlidir.<sup>26</sup>

---

<sup>26</sup>Bax: Azərbaycan Prezidenti İlham Əliyevin Ukraynanın DEN, PROFİL və Birinci milli televiziya kanalına müsahibəsi // [www.president.az](http://www.president.az)

Bəzi xarici mütəxəssislərin fikrinə görə, Azərbaycanı sonuncu marşrutun xeyirinə qərar verməyə və qaz ixracında yeni alternativlər axtarmağa Türkiyənin son zamanlar bu ölkənin qazının NABUKKO vasitəsilə tranzitinə və Türkiyəyə satış qiymətinə yönəlmiş bir qədər əlverişsiz təklifi məcbur etmişdir. Mütəxəssislərin fikrinə görə, Türkiyənin Avropa ilə Xəzər regionu arasındakı enerji əlaqələrində daha çox Rusiyanın maraqlarına cavab verən mövqe nümayiş etdirməsi, xarici siyasətdə öz üstün prioritetlərinə baxmayaraq, Azərbaycanı yeni-yeni variantlar axtarmağa məcbur etmişdir.<sup>27</sup>

Azərbaycan rəsmiləri və geoloqları ölkələrinin quruda və dənizdə kəşf olunmuş **neft ehtiyatlarının** miqdarını 1-1,5 milyard ton, (təxminən 7-11 milyard barel) ehtimal olunan miqdarını isə 2-3 milyard ton (14 - 21 milyard barel) və daha çox olduğunu söyləyirlər.<sup>28</sup>

BP şirkətinin 2010-cu ilə olan dünya energetikasının illik statistik icmalında<sup>29</sup> və ABŞ mənbələrində Azərbaycanın sübut olunmuş neft ehtiyatlarının həcmi 7 milyard barel (1 milyard tondan artıq), qaz ehtiyatları isə 1,3 trln. kub metr səviyyəsində göstərilir. Bu rəqəmlər Azərbaycan Dövlət Neft Şirkəti də təsdiq edir.<sup>30</sup> Lakin şirkət rəsmiləri həmin rəqəmləri bir qədər köhnəlmiş hesab edirlər. Belə ki, ARDNŞ-in geologiya, geofizika və yataqların kəşfiyyatı üzrə birinci vitse-prezidenti Xoşbəxt Yusifzadə bildirmişdir ki, hazırda Azərbaycanın sübut olunmuş neft ehtiyatları 1,5 milyard ton (*təxminən 11 milyard*

---

<sup>27</sup> Bax: Alexandros Petersen. Azərbaycanın Avroatlantik baxışları // Azərbaycan focus. N2, s.198-199.

<sup>28</sup> Bax: "Trend" informasiya agentliyi. 24.08.2010.

<sup>29</sup> Bax: Statistical Review of World Energy, iyun 2010, s.22

<sup>30</sup> Bax: <http://www.socar.az/neftehtiyati.html>

barel) təşkil edir və perspektivdə bu göstəricinin 3 milyard tona çatması gözlənilir (*təxminən 22 milyard barel-Ə.H.*).<sup>31</sup>

**RUSİYA:** Rusiya dünyanın neft və qaz ehtiyatları ilə ən zəngin beş ölkəsindən biri hesab olunur. Bu ölkənin neft və qaz ehtiyatlarının da həm təsdiqlənmiş, həm də ehtimal olunan miqdarı ilə bağlı bir-birindən fərqli rəqəmlər mövcuddur. Artıq qeyd etdiyimiz kimi, rusların özü ölkələrinin təsdiqlənmiş enerji ehtiyatlarını təxminən 160 milyard barel neft (təxminən 23-24 milyard ton), 47-50 trln. kub metr qaz miqdarında dəyərləndirirlər.<sup>32</sup> Bu məlumat ölkənin Enerji Nazirliyinin, Qazprom şirkətinin rəsmi internet saytlarında öz əksini tapıb. Lakin, çıxışlarından birində bu ölkənin enerji naziri S. Şmatko etiraf edib ki, Rusiyanın karbohidrogen ehtiyatları beynəlxalq təsnifata görə, bu rəqəmlərdən 2 dəfə azdır. Bunun səbəbini o, beynəlxalq standartlardan fərqli olaraq, Rusiyada istehsalın iqtisadi məqsədüuyğunluğu amilini hesaba almamaları ilə izah edib. S.Şmatkonun sözlərinə görə, əgər Rusiya da xammal ehtiyatlarının hesablanmasında beynəlxalq standartlara keçsə, onda RF-in karbohidrogen ehtiyatları, hazırkı rəqəmdən, azı, 2 dəfə az olacaq.<sup>33</sup>

Rusiyanın Baş naziri Vladimir Putin də 2010-cu ilin oktyabrında Samara şəhərində keçirilən müşavirədəki çıxışında, Rusiya şirkətlərini xammal ehtiyatlarının auditi məsələsində beynəlxalq hesablama standartlarına keçməyə çağırıb: “Rusiyalı istehsalçılar da enerji ehtiyatlarının qiymətləndirilməsində bütün dünyada qəbul olunmuş meyarlardan istifadə etməlidirlər”.<sup>34</sup>

---

<sup>31</sup> Bax: “Trend” informasiya agentliyi, 24.08.10.

<sup>32</sup> Bax: [www.gazpromquestions.ru](http://www.gazpromquestions.ru).

<sup>33</sup> Bax: “İnterfaks” agentliyinin bülleteni, 28.10.10.

<sup>34</sup> Yənə orada

BP şirkətinin 2010-cu ilə olan dünya energetikasının illik statistik icmalına (Statistical Review of World Energy) əsasən Rusiyada təsdiq olunmuş neft ehtiyatlarının ümumi miqdarı 77,4 milyard barel (təxminən 10-11 milyard ton), təbii qaz ehtiyatları isə 44,8 trln. kub metr təşkil edir. Rusiyanın neft və qaz ehtiyatlarına dair RF və beynəlxalq təsnifatlardakı fərqi anlamaq üçün, bu ölkənin aparıcı şirkətlərinin təqdim etdiyi rəqəmlərə nəzər yetirmək kifayətdir. Belə ki, “Rosneft”, “Rusneft” və TNK-BP şirkətlərinin hesablamaları ilə, beynəlxalq hesablamalar arasında fərq çox böyükdür. Məsələn, TNK-BP şirkətinin neft ehtiyatları, Rusiya təsnifatına görə, 4,06 milyard ton göstərildiyi halda, beynəlxalq təsnifata görə, bu rəqəm cəmi 1,16 milyard tondur. Beləliklə, şirkətin Rusiya təsnifatı ilə hesablanmış ehtiyatları, beynəlxalq auditin göstəricilərindən 3,5 dəfə çoxdur. Eyni hala digər şirkətlərdə də rast gəlinir. “Rosneft”in ehtiyatlarına dair yerli ekspertlərin təqdim etdiyi göstərici, xarici hesablamalardan 2,98 dəfə, “Rusneft”in göstəriciləri isə, 2,93 dəfə artıqdır.<sup>35</sup>

Qeyd edək ki, neft ehtiyatlarına dair Rusiya və Qərbi mənşələrindəki fərqi bilərəkdən yaradıldığını bildirənlər də var. Məsələn, belə bir rəy var ki, Rusiyanın neft ehtiyatlarının miqdarını süni şəkildə artıran yerli şirkətlər, bununla, öz səhmlərinin qiymətinin artmasına çalışırlar.<sup>36</sup>

2009-cu ildə enerji nazirliyinin rəsmi məlumatına görə, Rusiyada 494 milyon ton neft, 663 mlrd. kub metr isə qaz istehsal olunub. Hesabatda göstərilir ki, Rusiyada 2008-ci illə müqayisədə, neft hasilatı 1,5% artdığı halda, Səudiyyə Ərəbis-

---

<sup>35</sup> Вах: “İnterfaks” agentliyinin bülleteni, 01.11.10.

<sup>36</sup> Вах Сверхдержава наносит ответный удар//:«Война и мир» Геополитический триллер: 04.04.07.

tanında il ərzində 10,6% aşağı düşüb. Bununla da, Rusiyanın 2009-cu ildə dünyada neft hasilatındakı payı 12,9%, Səudiyyə Ərəbistanının payı isə 12% təşkil edib. Göründüyü kimi, Rusiya təbii qazla yanaşı, illik neft istehsalına görə də əvvəllər dünyada birinci olan Səudiyyə Ərəbistanını ötərək, lider ölkəyə çevrilib.

Baş nazir Vladimir Putin son zamanlar bəyan edib ki, 2010-cu ildə Rusiyada illik neft hasilatı artıq 500 milyon tona çatıb. Energetika Nazirliyinin rəyinə görə, Rusiya bu hasilat səviyyəsini, ən azı, 40 il təmin etmək iqtidarındadır. Amma V.Putin qeyd edib ki, Rusiya qarşdakı 10 il ərzində neft hasilatını hazırkı həcmdə saxlamaq üçün 8,6 trilyon rubl (*təxminən, 280 milyard ABŞ dolları*) sərmayə qoymalıdır.<sup>37</sup>

Son hesablamalara görə, Rusiyada mavi qazın illik hasilatı və Xəzər hövzəsi ölkələrindən uzunmüddətli müqavilələr əsasında tədarük edilən həcmi<sup>38</sup> son iki ildə ümumilikdə 12,1%, (*təxminən 74,2 milyard kub metr*) aşağı düşüb və 2010-cu ildə cəmi 588,9 mlrd kub metr təşkil edib.<sup>39</sup> Bunu mütəxəssislər ilk növbədə, son dövrlərin ciddi maliyyə böhranı ilə əlaqədar Rusiyanın özündə, ətraf ölkələrdə (Ukrayna, Belarus və s.) və bir sıra Avropa dövlətlərində təbii qaza ehtiyacın və onun istehlakının azalması, digər tərəfdən isə, Avropanın daha ucuz

---

<sup>37</sup> Bax: “İnterfaks” agentliyinin bülleteni, 28.10.10.

<sup>38</sup> Məlumat üçün bildirək ki, Rusiya 2008-ci ildə bu ölkələrdən ümumilikdə 66,2; 2009-cu ildə 37,3; 2010-cu ildə isə 38 mird. kub metr qaz alaraq öz daxili tələbatına sərf edib, yaxud xarici alıcılara satıb. Ölkələr üzrə bu rəqəm Türkmənistandan illər üzrə 42,3; 11,8; 10,5; Özbəkistandan 14,2; 15,4; 15,5; Qazaxıstandan orta hesabla ildə 10; Azərbaycandan isə 2010-cu ildə 1, 2011-ci ildən isə 2 mlrd. kub metr qaz alıb.

<sup>39</sup> Bax: Statistical Review of World Energy, iyun 2010.

qiymətə satılan mayeləşdirilmiş təbii qaza üstünlük verməsi ilə bağlıdır.<sup>40</sup>

Rusiyada hasil olunan neft və maye qazın orta hesabla 60 %-ə yaxını ölkənin daxili tələbatının ödənilməsinə - əsasən, sənaye və energetika sahələrinin ehtiyaclarına yönəlib.

**İRAN:** Enerji ehtiyatlarına görə İran dünyanın üç ən zəngin ölkəsindən biridir. Hazırda Rusiya və Səudiyyə Ərəbistanından sonra neft istehsalına görə dünyanın üçüncü, qaz hasilatına görə beşinci dövləti İrandır. Neft və qaz ehtiyatlarının miqdarına dair bu ölkənin rəsmi rəqəmlərində tez-tez dəyişikliklər müşahidə olunur. Son vaxtlara qədər İran hökuməti ölkənin ümumi enerji ehtiyatlarının həcmi 138 milyard barel neft (təxminən 20 milyard ton), 28 mlrd. kub metr isə təbii qaz miqdarında göstərirdi. 2010-cu ilin oktyabrında İranın neft naziri Masud Mirkazimi bildirib ki, ölkənin neft və qaz ehtiyatları 9% artıb və indi bu rəqəm 150,31 milyard barel neft, 33,1 mlrd. kub metr isə qaz təşkil edir. Lakin bu da hələ son deyil. Mirkaziminin sözlərinə görə, 2010-cu ilin sonuna qədər ölkənin neft ehtiyatlarının həcminə dair ən son rəqəmlər açıqlanacaq və bu zaman, göstəricinin bir qədər də artacağı istisna deyil.<sup>41</sup>

---

<sup>40</sup> Qazprom son beş ildə orta hesabla Avropa bazarına ildə 150 milyard kub metr qaz ixrac edir ki, bundan da 60 milyard ABŞ \$ dəyərində gəlir əldə edir. 2010-cu ildə bu rəqəm 138 milyard kub metrə qədər azalıb. Rusiya bunu Şərqi və Qərbi Sibirdən çəkilməsi 2011-ci ildə başlanan və 2015-ci ildə başa çatması gözlənilən yeni Altay qaz ixracı kəməri ilə Çinə, təxminən ildə 50-60 milyard kub metr rus qazı satmaqla əvəzləmək istəyir. Lakin çinlilər Rusiyadan avropalılardan fərqli olaraq hər min metr kub təbii qazı 335 deyil, orta Asiya və Avstraliyadan aldığı kimi 235 ABŞ dollarına almaq istəyir. Odur ki, hazırda Rusiya Çin ilə qaz sazişini gündəmdə saxlamaqla yanaşı, Avropa və postsovet məkanında da yeni qaz alıcıları axtarışını intensivləşdirib. (Bax:NEWS.ru.com)

<sup>41</sup> Bax: [www.lenta.ru/news/2010/10/11/oilfields/](http://www.lenta.ru/news/2010/10/11/oilfields/).

İranda neft və qaz ehtiyatlarında baş vermiş həmin artımla bağlı məlumatlar bir qədər sonra açıqlandı və məlum oldu ki, 2010-cu ildə iranlı neftçilər 85 milyard dollar dəyərində ehtiyata malik olan yeni neft və qaz yataqları aşkar ediblər. Məlumatla görə, İranda yeni kəşf olunmuş Sumar neft yatağında, təxminən 70 milyon barel neft, Halqan qaz yatağından isə 50 milyard kub metr qaz çıxarmaq mümkün olacaq.<sup>42</sup> Əlbəttə, bunlar İranda özünün elan etdiyi rəqəmlərdir. Maraqlıdır ki, xarici mənbələrin açıqladığı göstəricilər rəsmi Tehranda rəqəmlərindən ciddi şəkildə fərqlənir. Məsələn, Böyük Britaniyanın BP şirkətinin məlumatlarına əsasən, İranda təsdiqlənmiş neft ehtiyatları 2010-cu il məlumatına görə 137,0 milyard barel, təbii qaz ehtiyatları isə 29,6 trln. kub metr təşkil edir. İranda təbii qazı dünya qaz ehtiyatlarının 14%-ni təşkil edir ki, bunun da böyük əksəriyyəti quruda, təxminən 20% isə Xəzər dənizindədir.<sup>43</sup>

İranda hazırda Türkmənistandan və b. ölkələrdən alınan qazla birlikdə ildə, təxminən 138 mlrd. kub metr qaz tədarük olunur, bunun da əsas hissəsi daxili bazarın daimi artan tələbatının ödənilməsinə sərf olunur, cüzi hissəsi isə Türkiyəyə satılır.<sup>44</sup>

Son illər ərzində İranda neft hasilatı aşağı düşməkdədir. İslam İnqilabına kimi (1979) bu ölkədə sutkada neft hasilatı 6 milyon barel təşkil edirdi. Hazırda bu göstərici 4,3 milyon bareli ötmür, ki onun da 2,7 milyonu xaricə ixrac olunur.<sup>45</sup> Neft hasilatının azalmasının əsas səbəbləri qismində mütəxəssislər

---

<sup>42</sup> Bax: [www.aze.az/.../news\\_iran\\_povysil\\_ocenku\\_42838.html](http://www.aze.az/.../news_iran_povysil_ocenku_42838.html)

<sup>43</sup> Bax: Statistical Review of World Energy, iyun 2010.

<sup>44</sup> Yəni orada

<sup>45</sup> Yəni orada

yenilənmiş neft-qaz infrastrukturunun olmamasını, investisiya çatışmazlığını, neftli qatlarda təzyiqin saxlanılması məqsədilə qaz hasilatının kifayət etməməsi və s. göstərirlər.<sup>46</sup>

**QAZAXISTAN:** 1997-2006-cı illərdə xarici sərmayədarların Qazaxıstanın cənub ərazilərində və Xəzərin bu ölkəyə aid sektorunda apardığı geoloji-kəşfiyyat işləri nəticəsində zəngin Tengiz neft yataqları aşkarlanmış və Qazaxıstanın sübut olunmuş neft ehtiyatlarının həcmi, rəsmi məlumatlara görə, təxminən 1,6 dəfə, qaz ehtiyatları isə 1,5 dəfə artaraq, müvafiq olaraq 5,6 mlrd ton neft (təxminən 40-42 milyard barel) və 3,2 trln. kub metr qaz olmuşdur.<sup>47</sup>

Hazırda Qazaxıstanın Enerji və Mineral Ehtiyatlar Nazirliyinin məlumatına əsasən, ölkənin sübut olunmuş neft ehtiyatları 5,5 milyard ton, qaz ehtiyatları isə 3 trilyon kub metr göstərilir. Qeyd edək ki, bu rəqəmlər BP şirkətinin 2010-cu ildə təqdim etdiyi- müvafiq olaraq 39,83 milyard barel (5,6 milyard ton) və 1,82 trln.kub metr qaz rəqəminə yaxın olsa da, təbii qazın miqdarı ilə bağlı üst-üstə düşür. Qazaxıstan ildə, təxminən 33,6 mlrd. kub metr qaz, 80 milyon ton (560 milyon barel) isə neft istehsal edir.<sup>48</sup>

**TÜRKMƏNİSTAN:** Dünyanın və Xəzər hövzəsinin enerji ehtiyatları ilə ən zəngin ölkələrindən biri də Türkmənistandır. Bu ölkə qaz ehtiyatlarına görə Rusiya, İran və Qatardan sonra dünyada 4-cü yerdədir. Türkmənistan hökumətinin rəsmi məlumatında ölkənin qaz ehtiyatlarının miqdarı 20

---

<sup>46</sup> Bax: "Trend" informasiya agentliyinin bülleteni, 14.10.10.

<sup>47</sup> Bax: "Состояние и перспективы развития нефтегазового сектора Казахстана"//www.vipstd.ru

<sup>48</sup> Bax: 2010-cu il dünya energetikasının illik statistik icmal ı // BP Statistical Review of World Energy 2009; 2010, // bp.com/statisticalreview.

trln. kub metr, neft ehtiyatının həcmi isə 1,2 milyard ton (təxminən 8 milyard barel) göstərilir.<sup>49</sup>

Son zamanlar ”Türkməneologiya” Dövlət Şirkətinin mü-təxəssisləri Cənubi Eloten-Osman yataqlarında apardıqları geoloji kəşfiyyat işlərindən sonra bəyan ediblər ki, bu yataqlarda 21 trln. kub metrədən artıq qaz ehtiyatı var.<sup>50</sup> Amma xarici mənbələr rəsmi Aşqabadın səsləndirdiyi göstəricilərə ciddi şübhə ilə yanaşır. Bəzi Rusiya və Qərb ekspertlərinin proqnozlarına görə, Türkmənistanın sübut olunmuş, işlənən və proqnozlaşdırılan qaz yataqlarındakı ümumi ehtiyatlarının həcmi 15,5 trilyon kub metr qaz və 0,6 milyard barel neftdən artıq deyil. Rusiyanın “Vremya novostey” qəzeti 13 oktyabr 2009-cu il tarixli sayında yazır ki, Türkmənistan Cənubi Eloten-Osman yatağındakı ehtiyatlara dair məlumatları saxtalaşdırıb. Aşqabaddakı yerli mənbələrə istinad edən qəzetin yazdığına görə, Türkmənistanın səsləndirdiyi rəqəmlər, real göstəricidən, ən azı, 2-3 dəfə artıqdır. Məqalədə vurğulanır ki, Türkmənistan prezidenti artıq ona saxta məlumatlar vermiş günahkar məmurları cəzalandırıb və neft-qaz sənayesinin bütün rəhbərliyini işdən azad edib.<sup>51</sup>

Böyük Britaniyanın BP şirkətinin illik hesabatında Türkmənistanın mövcud neft və qaz ehtiyatları bu ölkənin rəsmi rəqəmlərindən bir neçə dəfə az- qaz ehtiyatları 2010-cu il hesablamalarına görə 8,0 trln. kub metr, neft ehtiyatları isə 0,6 milyard barel miqdarında göstərilib.<sup>52</sup>

---

<sup>49</sup> Bax: “Oil & Gas News” jurnalı, 21.09.09.

<sup>50</sup> Bax: <http://www.turkmenistan.ru/ru/articles/35359.html> .

<sup>51</sup> Bax: <http://www.vremya.ru/2009/188/5/239444.html>.

<sup>52</sup>Bax: 2010-cu il dünya energetikasının illik statistik icmal / / BP Statistical Review of World Energy 2009; 2010, // [bp.com/statisticalreview](http://bp.com/statisticalreview).

Beləliklə, göründüyü kimi, Türkmənistanın neft və təbii qaz ehtiyatlarına dair məlumatlar bir qədər ziddiyyətlidir.

İstehsalata gəldikdə qeyd etməliyik ki, Türkmənistan 2009-cu ilin maliyyə böhranına qədər ildə orta hesabla 70-80 mlrd. kub metr təbii qaz hasil edirdi ki, onun da, təxminən 14,4 mlrd. kub metrini daxildə istehlak edibdir. 2010-cu ildə bu istehsal 30% aşağı düşüb və cəmi 42,4 mlrd. kub metr təşkil edib. 2009-cu ilə qədər ölkənin gündəlik neft hasilatı, təxminən 170 min barel təşkil edirdi ki, bunun da əksər hissəsi daxili tələbata, 40 000 barelə yaxını isə xaricə satılırdı. 2010-cu ildə bu rəqəm bir qədər artaraq, gündə 216 min barelə (illik, təxminən 10 milyon tona) yüksəlibdir.<sup>53</sup>

Türkmənistan öz milli gəlirinin 50%-dən çoxunu məhz qaz satışından əldə edir.<sup>54</sup>

**ÖZBƏKİSTAN:** Xəzərlə birbaşa sərhəddi olmasa da mü-təxəssislər hövzənin geosiyasi dəyərləndirilməsində Özbəkis-tanın da təbii sərvətlərini, xüsusən qızıl, neft-qaz ehtiyatları və s. diqqətdən kənar qoyurlar. Bu ölkənin də neft və qaz ehtiyatları ilə bağlı informasiya və məlumatlar mövcud mənbələrdə və ədəbiyyatda birmənalı deyil, ziddiyyətlidir. Ölkənin milli mətbuatında, regional və beynəlxalq mənbələrdə əks olunan rəqəmlər və yanaşmalar birmənalı deyil və üst-üstə düş-mür. Tədqiqatçılar bunun əsas səbəbini uzun müddət Özbəkis-tanın strateji neft və qaz ehtiyatları haqda açıq mənbələrdən informasiya əldə etməyin qeyri-mümkünlüyü ilə bağlayırdılar. Onların fikrinə görə, yalnız son illərdə, yerli hakimiyyət xarici sərmayədarları ölkənin yanacaq-enerji sisteminə cəlb etmək

---

<sup>53</sup>Yenə orada.

<sup>54</sup>Bax: <http://www.crudeaccountability.org>.

məqsədlə ölkənin enerji ehtiyatları haqqında məlumatları artırmış və onlarla tanış olmaq imkanı yaratmışdır.

BP-nin 2010-cu il üçün dünya energetikasının statistik icmalına əsasən, Özbəkistanın təsdiq olunmuş təbii qaz ehtiyatlarının həcmi 1,68 trilyon kub metrdir.<sup>55</sup> Digər bir mənbədə Çin Xalq Respublikasının Qazaxıstandakı səfirliyinin saytında dərc olunmuş “Özbəkistanın Mərkəzi Asiyada regional təhlükəsizlik məsələlərinə baxışı” başlıqlı məqalədə bu ölkənin neft ehtiyatları 530 milyon ton, qaz ehtiyatları isə 3,4 trilyon kub metr həcmində göstərilir.<sup>56</sup>

Özbəkistanın özündə isə neft-qaz ehtiyatları ilə bağlı fərqli rəqəmlər səslənir. Məsələn, ölkənin qanunvericilik saytında təbii qaz ehtiyatı 2 trilyon kub metr həcmində göstərilib.<sup>57</sup>

O ki, qaldı Özbəkistanın neft ehtiyatlarına, BP şirkətinin icmalında bu rəqəm 600 milyon ton göstərildiyi halda,<sup>58</sup> ölkənin 2007-ci ildə açıqladığı rəsmi məlumata əsasən bu rəqəm 850 milyon ton təşkil edir. Həmin məlumatda respublikada ehtimal olunan təbii qaz təqribən 6 trilyon kub metr, qaz kondensatı isə 380 milyon tona yaxındır.<sup>59</sup>

Göründüyü kimi, rəqəmlər müxtəlifdir. Amma əksər mənbələr bir məsələdə yekdildirlər: Özbəkistanda 2004-cü ildən etibarən hasilat azalmağa başlayıb. Məsələn, 1997-ci ildən 2003-cü ilədək Özbəkistanda neft hasilatı, təxminən, 8 milyon

---

<sup>55</sup> Bax: 2010-cu il dünya energetikasının illik statistik icmalı // BP Statistical Review of World Energy 2009; 2010, // [bp.com/statisticalreview](http://bp.com/statisticalreview).

<sup>56</sup> Bax: <http://kz.china-embassy.org>, 27.05.10 .

<sup>57</sup> Bax: <http://www.uz.spinform.ru>.

<sup>58</sup> Bax: 2010-cu il dünya energetikasının illik statistik icmalı // BP Statistical Review of World Energy 2009; 2010, // [bp.com/statisticalreview](http://bp.com/statisticalreview).

<sup>59</sup> Bax: Нефтегазовый комплекс Узбекистана в международной системе энергообеспечения. <http://www.vipstd.ru/gim>

ton idisə, sonrakı ildən bu rəqəm ciddi şəkildə aşağı düşmüş və 2008-ci ildə cəmi 4,8 milyon ton təşkil etmişdir. Nəticədə, Özbəkistan Rusiya və Qazaxıstandan əlavə neft almaq məcburiyyətində qalmışdır.<sup>60</sup>

Tədqiqatçıların verdiyi məlumatlara əsasən, hazırda Rusiyanın nəhəng şirkətləri Özbəkistanın neft-qaz sektorunda çox aktiv işləyirlər. Əgər 90-cı illərdə Özbəkistanın neft-qaz sektorunda rusiyalı sərmayədarlara rast gəlinmirdisə, bu gün artıq “Qazprom”, “LUKOYL”, “Soyuzneftqaz” kimi şirkətlər bu ölkədə çox fəaldırlar. 2009-cu ilin əvvəlinə olan məlumata əsasən, bu şirkətlər Özbəkistanın neft-qaz sektoruna 900 milyon dollaradək sərmayə qoyublar və 2012-ci ilədək bu rəqəmin 4-6 milyard dollar arası olacağı gözənilir.<sup>61</sup> Müşahidələr göstərir ki, Özbəkistan hökuməti də bu sahəyə investisiyalar qoyulmasına çox böyük önəm verir. “Geologiya və neft-qaz yataqlarının kəşfiyyatı institutu” Səhmdar Cəmiyyətinin direktoru Qeybulla Abdullayevin sözlərinə görə, 2010-2015-ci illərdə rəsmi Daşkənd neft və qaz yataqlarının kəşfiyyat işlərinə 2 milyard dollara yaxın sərmayə qoymağa hazırlaşır.<sup>62</sup> Ümumiyyətlə, 2016-cı ilədək Özbəkistan daha çox neft və qaz hasil etmək fikrindədir. Qəbul olunmuş Dövlət Proqramına uyğun olaraq, 2016-cı ildə bu göstərici, 2009-cu ildəkindən 11% çox olmalıdır. Hazırda Özbəkistanın “Özbəkneftqaz” milli holding şirkəti ildə 70 milyard kubmetr qaz və 8 milyon ton neft hasil edir.

---

<sup>60</sup> Вах: “Российские нефтегазовые проекты в Узбекистане: современное состояние” <http://www.easttime.ru> 05.10.09.

<sup>61</sup> “Российские нефтегазовые проекты в Узбекистане: современное состояние”. <http://www.easttime.ru> 05.10.09.

<sup>62</sup> [www.gazeta.kz](http://www.gazeta.kz), 26.05.10.

### **§1.3. Xəzərin hüquqi statusu: problemin tarixi, müasir geosiyasi yanaşmalar və Azərbaycanın geoiqtisadi maraqları**

Xəzərin hüquqi statusunun təxminən 300 illik tarixi mövcuddur. XVIII əsrin sonlarından başlayaraq Xəzər sahilində Rusiya, Osmanlı və Böyük Britaniya imperiyaları arasında Azərbaycana məxsus tarixi ərazilər, Dərbənd, Bakı, Rəşt, Mazandərən, Astara kimi şəhər və xanlıq mərkəzləri, türk xalq və etnoslarının məskunlaşdığı digər Xəzərətərafı məkanlar uğrunda bir neçə çoxillik və qısa müddətli qanlı müharibələr yaşanmışdır. ( Bax: Xəritə 16 )

Xəzərsahili ərazilərin bölüşdürülməsi və Azərbaycan torpaqlarının gələcək “hüquqi statusu və mənsubiyyəti” ilə bağlı ilk dövlətlərarası sənəd Rusiya ilə İran arasında rus çarı I Pyoturun 1722-1723-cü illərdə 80 min qoşunla Xəzər hövzəsinə ilk yürüşü və Dərbənd, Bakı, Pəşt, Şirvan, Gilan, Mazandərən kimi şəhər və əyalətləri işğal etməsindən sonra Sankt-Peterburqda imzalanmışdır. Bunun ardınca ruslar 1724-cü ildə Türkiyə hökumətini də diplomatik yolla Araz çayı sərhəd olmaqla işğal etdikləri “bütün Şimali Azərbaycan torpaqlarının Rusiyanın hakimiyyəti altına keçməsi” faktı ilə barışmağa razı sala bilməmişlər.

Xəzərətərafı Azərbaycan torpaqlarının statusu ilə bağlı Rusiya və İran arasında növbəti saziş 1732-ci ildə Rəşt şəhərində imzalanmışdır. Bu sazişə görə, Rusiya İranla 1722-1723-cü illər müharibəsi zamanı ələ keçirdiyi Xəzərin Cənub sahillərini geri qaytarır və əvəzində Xəzər dənizində sərbəst üzmək, İranla məhdudiyyətsiz ticarət aparmaq hüququ əldə edirdi.

1735-ci ildə Gəncədə Nadir şah hökuməti ilə Rusiya arasında ikinci görüş keçirilmiş və iki ölkə arasında daha əsaslı sənəd- “əbədi dostluq” haqqında sülh sazişi imzalanmışdır. Ruslar həmin vaxt Nadir şahın təkidi ilə işğal etdikləri Bakı, Astara və Dərbənd ətrafındakı ərazilərlə birgə, bütün Şimali Azərbaycan torpaqlarını geri qaytarır və həmin torpaqlar üzərində Nadir şah hökumətinin suveren hüquqlarını tanıyırlar.

1747-ci ildə Nadir şahın ölümündən sonra mərkəzi Azərbaycan dövlətinin zəifləməsindən istifadə edən rus imperiya qoşunları 1813-cü ildə Gülüstanda və 1828-ci ildə Türkmənçayda Azərbaycan şahlarını, 1929-cu ildə Osmanlı imperatorunu Azərbaycan torpaqları və Xəzərətrafi ərazilərlə bağlı yeni müqavilə bağlamağa məcbur etmişdir. Həmin sazişlərə uyğun olaraq ruslar Şimali Azərbaycanla birlikdə Xəzərin bütün Cənub-Qərb hissəsində yerləşən torpaqları yenidən öz əllərinə keçirmişlər. 1813-cü ildə Gülüstanda bağlanan müqaviləyə görə bütün Şimali Azərbaycan, Dağıstan və Gürcüstan Rusiyaya birləşdirilir, 1828-ci ildə Türkmənçayda bağlanan müqavilə ilə isə, həmin əraziləri öz əlində saxlamaqla bərabər, Rusiya, eyni zamanda, Xəzər dənizində istisnasız hərbi donanma saxlamaq və İranla müstəsna ticarət etmək hüququ əldə edir.<sup>63</sup> Hər iki müqavilə o zaman üçün ayrı-ayrı xanlıqlara parçalanmış Azərbaycan ərazilərinin - Şimali və Cənubi Azərbaycan adlandırılmaqla, Xəzərin Cənub və Şimal sahilləri də daxil olmaqla iki hissəyə ayrılmasını və bölüşdürülməsini rəsmiləşdirən, onun “hüquqi mənsubiyyətini” müəyyənləşdirən növbəti beynəlxalq sənədlər idi.

---

<sup>63</sup> Вах: Жильцов С.С., Зонн И.С., Ушков А.М. Геополитика Каспийского региона. М., 2003, с.66.

1921-ci ilin 26 fevralında Rusiya ilə İran, 25 mart 1940-cı ildə isə SSRİ ilə İran arasında Xəzərlə bağlı beşinci və altıncı müqavilələr bağlanır. Həmin müqavilələrə uyğun olaraq Xəzər dənizində yalnız Rusiya və İran gəmi saxlaya, sərbəst üzə və balıqçılıqla məşğul ola bilərdilər. Müqavilədə SSRİ-nin Xəzərdəki payı 86%, İranınkı isə 14% müəyyənləşmişdir.

Öz iştirakı olmadan, Azərbaycan torpaqlarının hüquqi mənsubiyyətinin və Xəzərin statusunun müəyyən edilməsinə növbəti cəhd XX əsrin əvvəlində- (1907-ci ildə) işğalçı ingilis və rus imperiyaları arasında “İran, Əfqanıstan və Tibet ərazilərində müstəmləkəçilik fəaliyyəti” ilə bağlı imzalanan Birgə Konvensiyada göstərilmişdir. Konvensiyaya görə, bütün Azərbaycan (İran) əraziləri Şimal və Cənub olmaqla iki hissəyə ayrılırdı ki, bunlar da müvafiq olaraq İngiltərə və Rusiyanın təsir dairəsinə daxil edilirdi. Bu müqavilədən başlayaraq Rusiya Xəzərin Cənub-Qərb və Şimal sahillərində yerləşən Azərbaycan ərazilərini, Bakı, Astara və Dərbənd kimi iri şəhərlərini öz təsir dairəsinə salaraq, imperiya ərazilərinə qatmışdır. 1917-1921-ci illər arasındakı qısa zaman kəsiyi istisna olmaqla, bu ərazilər SSRİ dağılana qədər şəriksiz şəkildə Rusiyanın təsir dairəsində olmuşdur.<sup>64</sup>

Birinci dünya müharibəsinin nəticələrinə və Versal (1919) sülhünün şərtlərinə görə dünyada və Xəzər regionunda baş verən geosiyasi və coğrafi dəyişikliklər, Rusiyada bolşevik inqilabının baş verməsi, Osmanlı imperiyasının süqutu, Fars körfəzi, Orta Asiya, Cənubi Qafqaz və Avrasiyanın digər bölgələrində yaşanan ciddi beynəlxalq proseslər 1921-ci ildə *sovet*

---

<sup>64</sup> Вах: Гиззатов В. Правовой статус Каспийского моря: проблемы и перспективы сотрудничества прикаспийских государств// “Политика”. 1995, N3, с.15.

*Rusiyası ilə hövzənin digər böyük ölkəsi hesab olunan İran sağlığı arasındakı Xəzər bölgəsinin statusu məsələsinə yenidən qayıtmaq və Azərbaycanın taleyini həll etmək məsələsini aktuallaşdırdı. O zaman müharibənin qalib dövlətləri, ilk növbədə Böyük Britaniya tərəfindən ciddi təzyiqlərə və geostrateji basqılara məruz qalan hər iki tərəf həmin ildə bağladıkları müqavilə ilə “hər hansı bir xarici dövlətin gəmilərini Xəzər dənizinə buraxmamaq” haqqında qarşılıqlı öhdəlik götürərək, faktiki olaraq Xəzərin əvvəlki (1828- ci il) bölgüsü xəritəsini-Şimal və Cənub təsir dairələrinə ayrılmasını və müvafiq olaraq idarə edilməsini yenidən təsdiq etdilər. Müqavilənin şərtlərinə görə, hər iki ölkə Xəzərdə müstəsna hüquq qazanır, birgə balıqçılıq fəaliyyəti həyata keçirmək, xarici gəmiləri dənizə buraxmamaq öhdəliyi götürürdü. Bundan başqa, müqaviləyə görə, əgər İran öz ərazilərini xarici müdaxilələrdən müstəqil şəkildə qorumağa qadir olmazsa və bu ərazilərdən hansısa xarici qüvvələr istifadə edərək Rusiyaya təhlükə yaradarsa, o zaman rus qoşunlarının İrana daxil olmaq və öz mənafeələrini qorumaq hüququ təsbit olunurdu.*

Mütəxəssislərin fikrinə görə, bu müqavilə faktiki olaraq Rusiya və İranın xarici ölkələrə qarşı birgə mübarizə aparmaq haqda “strateji müttəfiqliyini” təsbit edərək, Xəzəri yalnız iki ölkənin birgə istifadə edə biləcəyi geosiyasi məkana və daxili dənizə çevirirdi. Razılaşmaya müvafiq olaraq Xəzərin Cənubunda İran, qalan bütün sahillərində isə sovet Rusiyası ətraf ərazilərin və xalqların taleyini istədiyi kimi həll etmək imkanı qazanırdı.<sup>65</sup>

---

<sup>65</sup> Вах: Илинский Г.П. Иран в период общего кризиса мировой капиталистической системы. М., 1953, с. 14-18.

Fikrimizcə, bu müqavilə həmin vaxt xarici qüvvələr qarşısında təxminən eyni çətin geosiyasi durumda və geostrateji təhlükə qarşısında qalan bolşevik Rusiyası və İranın kifayət qədər düşünülmüş və uzaqgörən strateji razılaşması idi. Bu müqavilə hər iki tərəfə o zaman ciddi cəhədlə müstəqilliyə can atan Azərbaycan Xalq Cümhuriyyətini boğmaq imkanı qazandırırdı. Ayrıca olaraq İran bu sazişdən qonşuluğunda yarana biləcək və əsas əhalisi azərbaycanlı və müsəlman olan yeni bir dövlətin mövcudluğundan xilas olmaq və tarixi rəqibi olan Türkiyənin bölgədəki əsas dayaqlarını zəiflətmək imkanı əldə edirdi. O ki, qaldı Rusiyaya bu dövlət üçün Azərbaycan Xalq Cümhuriyyətinin ərazilərini sovet Rusiyasına birləşdirmək, onun əhəmiyyətli və unikal geosiyasi məkanlarını və neftlə zəngin Bakı kimi paytaxtını ələ keçirmək, rusların ənənəvi rəqibi sayılan Türkiyəni və İngiltərəni bu bölgədən uzaqlaşdırmaq çox vacib bir strateji vəzifə hesab olunurdu. Göründüyü kimi, hər iki tərəfin Azərbaycan torpaqlarında və Xəzərətrafi məkanda öz geosiyasi maraqları mövcud idi ki, bu da onları belə düşünülmüş və hesablanmış, geostrateji cəhətdən çox ciddi dəyəri olan “müttəfiqlik müqaviləsi” imzalamağa sövq etmişdi.

Təxminən elə həmin vaxt sovet Rusiyası ilə Atatürk Türkiyəsi arasında Cənubi Qafqazın (o cümlədən də Şimali Azərbaycanın) taleyi və rus-türk münasibətlərinin gələcəyi ilə bağlı, İranla imzalanan müqaviləyə oxşar bir sənəd imzalanır. Beləliklə, Rusiya bölgənin İran və Türkiyə kimi böyük ölkələri ilə, müvafiq olaraq Azərbaycanın, Xəzərətrafi ərazilərin və Cənubi Qafqazın gələcək taleyini və “hüquqi mənsubiyyətini” müəyyən edən ortaq razılığa gəlir və bu əraziləri yenidən işğal edərək sovet Rusiyasının tərkibinə daxil edir.

Xəzərin hüquqi statusu ilə bağlı 1921-ci il Rusiya-İran müqaviləsi SSRİ yaradıldıqdan sonra da, 1931-ci ilə qədər öz hüquqi qüvvəsini olduğu kimi saxlamış və müvafiq olaraq SSRİ - İran razılaşması kimi fəaliyyət göstərmişdir. 27 oktyabr 1931-ci ildə iki Xəzəryanı ölkə olan SSRİ və İran arasında “*Xəzər dənizinə daxil olma, ticarət və gəmiçilik*” haqqında yeni bir sənəd- Konvensiya imzalanmışdır. Konvensiyanın 16-cı maddəsində qeyd edilir ki, Xəzər dənizi yalnız onun sahillərində yerləşən SSRİ və İrana məxsus olduğuna görə, onun sularında da yalnız bu ölkələrə məxsus, yaxud onların bayrağı altında üzən gəmilər daxil ola bilər. Konvensiyanın şərtlərinə görə, hər iki ölkə onun sahil sərhədlərindən dənizin içinə doğru 10 dəniz mili məsafəsində balıqçılıqla sərbəst məşğul olmaq hüququna malik idi.<sup>66</sup>

Təxminən eyni məzmunlu hüquqi müqavilə 1935 və 1940-cı illərdə iki ölkə rəsmilərinin imzaladığı iki hökumətlərarası müqavilədə öz əksini tapmışdır. 1940-cı ildə İkinci Dünya müharibəsi təhlükəsi hər iki ölkənin astanasında dayanan zaman, *SSRİ-nin təşəbbüsü ilə İrana Xəzər hövzəsinin hüquqi statusu və iki ölkə arasındakı münasibətlərlə bağlı müqaviləyə yenidən baxılmışdır*. Bu müqavilələrdə qeyd olunmasa da, SSRİ və İran arasında öz sərhədlərinin təhlükəsizliyini təmin etmək məqsədi ilə *Xəzər dənizi faktiki olaraq iki hissəyə (milli sektorlara) bölünmüşdü. İranın sahil sərhədlərindən dənizin orta xəttinə qədər olan hissə (təxminən bütün dəniz səthinin 14 faizi İrana, 86 faizi isə Sovet İttifaqına düşmüşdü) İranın, qalan hissə isə SSRİ-nin ərazisi hesab olunurdu*. Yuxarıda qeyd olunduğu kimi, sahildən 10 dəniz mili məsafəsində hər

---

<sup>66</sup> Вах: Эжиев И.Б. Геополитика Каспийского региона. М., 2007. с.84.

ölkə sərbəst balıqçılıqla, qalan ərazilərdə isə qarşılıqlı razılaşma əsasında gəmiçilik və s. iqtisadi fəaliyyətlə məşğul olmaq olardı.<sup>67</sup>

İki ölkə arasında 1954, 1956 və 1957-ci illərdə həyata keçirilmiş sərhəd demarkasiyası zamanı da yuxarıda göstərilən bölgü əsas götürülmüş və İranın Xəzər sərhədlərinin başlanğıcı Azərbaycanın Astara - Türkmənistanın Həsənqulu yaşayış məntəqələrindən dənizin orta xəttinə qədər düz xətt üzrə müəyyən edilmişdir. O dövrün bütün siyasi xəritələrində bu bölgü prinsipal olaraq sərhəd hüdudu olaraq göstərilmişdir. SSRİ isə öz daxili qaydalarına müvafiq olaraq ( eyni orta xətt prinsipi üzrə) Xəzər dənizinin ona aid olan 86%-lik ərazisini milli təsərrüfat işləri aparmaq və s. məqsədlərlə 1970-ci ildə dörd Xəzərətrafi respublika arasında - Rusiya (19%), Qazaxıstan (29%), Azərbaycan (21%) və Türkmənistan (16%) olmaqla milli sektorlara bölmüş, hər bir müttəfiq respublikanın dəniz ərazilərini (sektorlarını) müəyyən etmişdir. (Bax: xəritə 15)

1992-ci ildə SSRİ dağılır və Xəzər ətrafında SSRİ-nin tərkibindən çıxmış 4 yeni müstəqil dövlət meydana gəlir. Xəzər hövzəsi öz geosiyasi və geoiqtisadi xarakteristikasına görə nəinki tək-cə bölgə ölkələri üçün həyati əhəmiyyətli məkana, eyni zamanda, mühüm planetar bir faktora çevrilir. Xəzər dənizinin yeni geosiyasi statusu onun karbohidrogen yataqlarının mənsubiyyətini, su hövzəsində iş aparmaq hüququnu və üstün mövqe haqqını, dənizin Xəzərətrafi ölkələr arasında bölüşdürülməsini və bu bölüşdürmənin metodikasını və s. kimi çoxsaylı dövlətlərarası geosiyasi məsələlərin həllini də gündəmə gətirdi. Əlbəttə, Xəzərin zəngin mineral və bioresurslarının

---

<sup>67</sup> Вах: Барсегов Ю.Г. Каспий: вопросы международного права // Европа и Россия: проблемы южного направления. М., 1999, с.324

effektiv istifadəsi, unikal təbii balansının saxlanması, dənizin bölgə ölkələrinə sülh və təhlükəsiz həyat, burada yaşayan insanlara rifah gətirməsini planlaşdırmaq və həyata keçirmək həm bölgə ölkələrinin, həm də regionda marağı olan kənar güclərin maraq dairələrinin müxtəlifliyi ucbatından o qədər də asan məsələ deyildi. Odur ki, həm keçmişdə dənizdə hökmran mövqedə olan Rusiya və daim bunu arzu edən İran, həm bölgənin digər böyük və kiçik ölkələri, həm də beynəlxalq güclər qısa müddətdə Xəzər hövzəsində özlərinin geosiyasi strategiyasını formalaşdırmağa başlayırlar.

Bundan başqa, Xəzər hövzəsinin gələcək dünya siyasətindəki geosiyasi yeri və mövqeyi, dənizin təbii enerji qaynaqlarının, bioresurslarının istifadəsi, hövzədə dövlətlərarası münasibətlərin qurulması və idarə olunması və bu kimi digər mühüm geostrateji məsələlərdə bölgə ölkələrinin fərqli təklif və mülahizələri ortaya çıxmağa başlayır. Əsas fikir ayrılığı İran, Rusiya və Azərbaycan arasında müşahidə olunduğuna görə, ilkin fərqli təkliflər və bir-birini təkzib edən mövqelər də də məhz bu üç ölkə rəsmilərindən gəlirdi. Məsələn, həmin 1992-ci ildə İran Tehranda keçirilən Xəzərətrafi ölkələrin birgə konfransında belə bir təşəbbüslə çıxış edir ki, Xəzərətrafi ölkələr aralarında birgə əməkdaşlıq haqqında yeni müqavilə hazırlansın və hövzədəki hər hansı iqtisadi fəaliyyətlə bağlı bütün ətraf ölkələr ümumi razılığa gəlsinlər. Bu təklif o dövrdə Xəzərdə ən aparıcı ölkə hesab olunan Rusiya tərəfindən dəstəklənmədiyinə görə, digər dövlətlər də ona ciddi maraq göstərmədilər. Əslində, Azərbaycan istisna olmaqla həmin dövrdə Xəzərdə heç bir ölkə hər hansı bir ciddi layihə reallaşdırmaq gücündə və imkanında deyildi və belə bir fəaliyyətlə də məşğul olmurdu.

Xəzər hövzəsində transmilli enerji layihələri ilə bağlı ilk təklif Azərbaycandan gəlmişdir. 1992-1993-cü illərdə Azərbaycanın Xəzər dənizində xarici transmilli şirkətlərlə birgə enerji layihələri həyata keçirmək istəyini bəyan edir və dərhal da bəzi bölgə ölkələrinin etirazı ilə qarşılır. Azərbaycanın Xəzərlə bağlı gələcək geoiqtisadi niyyətləri açıqlanar-açıqlanmaz Rusiya və İran buna etiraz etməyə və öz etirazlarını müxtəlif amillərlə əsaslandırmağa cəhd göstərdilər. Onlar özlərinin milli geoiqtisadi və geosiyasi “maraqlarının” pozulması bəhanəsi ilə və Azərbaycanı “bu işdən çəkəndirmək” məqsədilə Xəzərdən istifadə qaydalarına dair müxtəlif əsassız və ziyanlı təkliflər irəli sürməyə başlayırlar. Həmin ziyanlı və perspektivsiz təkliflərdən biri və ən mühümü məhz **“Xəzərin hüquqi statusu”**, daha doğrusu bu statusa yenidən baxılması məsələsi idi.

Əslində bu məsələnin “mühümlüyünü” şərtləndirən əsas amil, bütün qüvvəsi ilə Azərbaycanın öz xarici tərəfdaşları ilə dənizdə reallaşdırdığı və həyata keçirmək istədiyi nəhəng enerji layihələrinə mane olmaq, xüsusən də bu işə qoşulmaq istəyən ABŞ və Qərb ölkələrinin Xəzər hövzəsinə daxil olmasının qarşısını almaq istəyən Rusiya və İranın bəzi dairələrinin bu problemi süni şəkildə şişirtmələri və təkidlə gündəmə gətirmələri idi. Xəzərin statusu və onun ətrafında cərəyan edən adi və gündəlik məsələlər həmin dairələr tərəfindən əsassız olaraq *bölgənin gələcək geosiyasi taleyi və region ölkələrinin fərqli inkişaf meyilləri, fərqli integrasiya istiqamətləri ilə əlaqələndirilərək, beynəlxalq statuslu milli maraq mübarizələri hədəfinə çevrilmiş və regional münasibətləri gərginləşdirmişdir.*

## **Xəzərin hüquqi statusuna dair hövzə ölkələrinin müasir geosiyasi yanaşmaları və beynəlxalq hüququn tələbləri**

Xəzərin statusunun ciddi şəkildə ortaya atılması və onun ətrafında regional və beynəlxalq münaqişə yaratmaq cəhdini ilk dəfə 1993-cü ildə Rusiyanın bəzi diplomatik dairələri göstərmişlər. Həmin vaxt Rusiya Xarici İşlər Nazirliyi belə bir bəyanat verir ki, Rusiya SSRİ-nin yeganə varisi olduğu üçün, İranla bağlanmış 1921 və 1940-cı illər müqaviləsinə uyğun olaraq “Xəzər dənizində həyata keçirilən hər hansı fəaliyyətə görə mütləq şəkildə onun və İranın razılığı alınmalıdır”. Varislik məsələsində ruslar 21 dekabr 1991-ci ildə “MDB-nin yaranması” və “SSRİ-nin öhdəliklərinin yerinə yetirilməsi haqqında” MDB dövlət başçılarının imzaladığı sazişə istinad edirdilər. Bu sənəddə o vaxt Rusiya belə bir maddə yerləşdirmişdi ki, Rusiya SSRİ-nin yeganə varisidir və onun bütün beynəlxalq öhdəliklərinin yerinə yetirilməsini öz üzərinə götürür.

**Azərbaycanın mövqeyi:** Rusiyanın bu dövrdəki Xəzərin statusu ilə bağlı bütün qeyri-konstruktiv cəhdlərinə ardıcıl və davamlı şəkildə sinə gərən yeganə ölkə Azərbaycan Respublikası olmuşdur. Bu məsələ ətrafında, ümumiyyətlə, əsas mövqə toqquşması da bu iki ölkə arasında yaşanmışdır.

Azərbaycan Rusiyanın bəzi bəlli dairələrini qeyri-konstruktiv və imperiya düşüncəli hərəkətlərinə öz konstruktiv təklifləri və beynəlxalq hüquqa söykənən mövqeyi ilə cavab verməyə, Xəzər dənizində həyata keçirdiyi fəaliyyətin istər beynəlxalq hüquqa, istərsə də Xəzər hövzəsi ölkələrinin söykəndiyi dövlətlərarası hüquqa və praktikaya tam uyğunluğunu sübuta yetirməyə çalışırdı. O, israrla sübut edirdi ki, bəzi iddiaların əksinə olaraq bütün hallarda - istər Xəzər “qapalı su

hövzəsi” hesab edilsin, istər beş ölkənin sərhədində yerləşən “qapalı dəniz” olsun, Azərbaycanın reallaşdırmaq istədiyi layihələri və həyata keçirdiyi fəaliyyəti qətiyyənlə inkar etmir. Əgər BMT-nin ”Beynəlxalq dəniz hüquqları haqqındakı” Konvensiyasına əsaslanılırsa, o zaman “ortaq dənizdə” hər sahil dövlətinin öz “iqtisadi zonasına” malik olmaq və bu zonada ayrıca, yaxud başqa dövlətlərlə birgə sərbəst fəaliyyət göstərmək hüququ mövcuddur.

Azərbaycan həm də bəyan edirdi ki, əlbəttə o bütün bu işləri reallaşdırarkən ilk növbədə öz milli maraqlarını təmin etmək məqsədi daşıyır. Lakin Xəzərdə enerji layihələri reallaşdırarkən, Azərbaycan hər zaman region ölkələrinin ortaqlarını və beynəlxalq hüququ əsas tutmuşdur. Buna görə də Azərbaycanın fəaliyyəti heç bir Xəzərtrafi ölkənin iqtisadi-siyasi maraqlarını pozmur, əksinə, bölgədə hamı üçün bərabər, rəqabətə əsaslanan əməkdaşlıq şəraiti yaradaraq, bu layihələrdə iştirak etmək və onlardan öz xalqının maraqları üçün istifadə etmək, iqtisadi dividendlər qazanmaq imkanı təmin etmişdir.

Azərbaycan Rusiyanı istinad etdiyi və beynəlxalq hüquqi əsası olmayan heç bir “öhdəliyi” və “dövlətüstü hüququ” qəbul etmirdi və bundan sonra da etməyəcəyini birmənalı şəkildə bəyan edirdi. O qeyd edirdi ki, “istər keçmiş SSRİ-İran sazişləri, istər SSRİ-nin varisi olan Rusiyanın indiki hərəkətləri, bunlar hamısı keçmişdə qalmışdır və bütün bunlar Azərbaycanın müstəqil dövlət olaraq öz ərazisinin bir parçası hesab olunan və 1995-ci ildən onun Konstitusiyasına salınmış, Xəzər dənizinin ona məxsus milli sektoru üzərindəki fəaliyyət azadlığını məhdudlaşdırma bilməz. Azərbaycanın beynəlxalq hüquqla qorunan milli ərazisi və onun üzərindəki suveren haqları heç bir beynəlxalq müqavilə və dövlətlərarası sazişlərin, birgə və

ayrıca fəaliyyətlərin predmetinə çevrilə bilməz.” Mütəxəssislərin fikrinə görə, əslində Azərbaycanın bu mövqeyi, yanaşması və müvafiq tələbləri sonrakı illərdə Xəzərin statusu ilə bağlı imzalanmış Rusiya- Qazaxıstan birgə sazişinin əsas qayəsini təşkil etmişdir.<sup>68</sup>

Bundan başqa, Azərbaycan yuxarıda istinad olunan SSRİ-İran sazişinə o dövrdə bəzi Rusiya rəsmi dairələrinin yanaşmasını da birmənalı şəkildə pisləyərək, bəyan edirdi ki, “1921-1940-cı illərdə bağlanmış SSRİ-İran müqaviləsi Xəzərin statusunu bu gün bəzilərinin təqdim etdiyi və şərh etdiyi kimi heç də mürəkkəbləşdirmir, əksinə onu daha aydın vəziyyətə gətirir. Bu da ondan ibarətdir ki, SSRİ zamanında İran Xəzərdəki öz 14%-lik payını alır və beləliklə də, ona aid dəniz sərhədlərini təsdiqləyir. O ki qaldı SSRİ-nin tərkibindən çıxan digər 4 Xəzərətrafi ölkənin milli sektoru və dəniz sərhədlərinə, bununla bağlı da hələ 1970-ci ildə SSRİ zamanında birgə müqavilə imzalanmış və Xəzərin bu məkanda qalan 86%-lik su hövzəsi orta xətt üzrə dörd hissəyə- sektorlara bölünmüşdür. (Bax: Xəritə 15) Deməli SSRİ-nin varisi olan Rusiya da bu ölkənin öhdəliyini və qərarlarını təmin etməyə borcludur. Məhz bu hüquqi vəziyyətdən çıxış edən Azərbaycan, öz milli haqqı kimi Xəzərin ona məxsus sektorunda istənilən fəaliyyətlə məşğul ola bilər. Bu fəaliyyət nə beynəlxalq, nə də ki, hər hansı Xəzərətrafi ölkənin hüququnu pozmur”.

Ruslar, əlbəttə o dövrdə öz mövqelərinin əsassız olduğunu bildirdilər, lakin Azərbaycanın bu sahədə nümayiş etdirəcəyi ciddi, əsaslandırılmış mövqeni və möhkəm milli iradəni, o cümlədən də beynəlxalq aləmin bu işdə ona verəcəyi dəstəyi

---

<sup>68</sup> Bax: Федоров Ю.Э. Правовой статус Каспийского моря. М., 1996, с.36.

gözləndirilirdi. Bəzi dairələr Azərbaycanın bu təzyiqlər qarşısında sona qədər davam gətirə bilməyəcəyinə ümid bəsləyərək, ondan öz xeyirlərinə “yeni-yeni güzəştlər” qoparmaq haqqında düşünürdülər. Odur ki, 1997-ci ildə həmin dairələr İranın 1992-ci ildə irəli sürdüyü və o zaman nədənsə diqqətdən kənardə qalan “Xəzərdə birgə razılaşıdırılmış regional əməkdaşlıq” ideyasını yenidən ortaya atır və bütün Xəzərətrafi ölkələri buna qoşmağa cəhd göstərməyə başlayırlar. Əlbəttə, Azərbaycan Xəzər hövzəsi ölkələrinin enerji sahəsində regional əməkdaşlığının əleyhinə deyildi və reallaşdırmaq istədiyi bütün layihələrdə onların hər birinin yüksək səviyyədə iştirakını arzu edirdi. Lakin o öz milli hüququnu və maraqlarını hansısa təzyiq yolu ilə kiməsə güzəştə getmək fikrindən də uzaq idi. Ona görə də Azərbaycan bəyan edirdi ki, biz regional əməkdaşlığın əleyhinə deyilik. Lakin, regional əməkdaşlıq heç bir ölkəyə öz milli sektorunda ayrıca və başqaları ilə birlikdə sərbəst fəaliyyət göstərmək imkanını məhdudlaşdırmamalıdır. İstənilən ölkə ona məxsus sektorda, iqtisadi səmərəliliyindən asılı olaraq həm Xəzərətrafi ölkələrlə, həm də digər beynəlxalq qurumlarla sərbəst iş aparmaq, birgə fəaliyyət göstərmək hüququna malik olmalıdır.

Azərbaycan öz geosiyasi və geoiqtisadi mövqeyini həm də onunla əsaslandırırırdı ki, SSRİ-nin dağılması və onun yerində dörd yeni müstəqil ölkənin yaranması ilə Xəzərin hüquqi statusu hövzəətrafi beş ölkənin qarşılıqlı və birgə məsələsi olmaqla yanaşı, həm də BMT-nin 1982-ci ildə qəbul edilmiş və bütün üzv dövlətlər üçün məcburi hüquqi öhdəlik yaradan “Dəniz hüquqları Konvensiyasına” əsaslanmalıdır və deməli həm də beynəlxalq məsələdir. Bəhs olunan Konvensiyada dənizlər və su hövzələri-açıq, yarımqapalı, qapalı olmaqla üç qrupa bölünür. Su hövzəsi-

nin dəniz kimi qəbul olunmasının meyarı onun okeanla, yaxud başqa su hövzələri ilə birbaşa, boğazlar və çaylar vasitəsi ilə birləşməsi hesab olunur. Konvensiya sahildən 12 millik su hövzəsini dövlətin tam “suveren ərazisi”, 200 millik hövzəni onun “iqtisadi suveren zonası”, ölkələrarası milli sərhədlərini isə qarşı dövlətlə dənizin orta xətti üzrə müəyyən edir. “İqtisadi suveren zona”da hər bir dövlət müstəqil şəkildə elmi tədqiqat işləri aparmaq, iqtisadi fəaliyyətlə məşğul olmaq, mövcud ərazinin təbii sərvətlərini mənimsəmək və Konvensiya ilə qadağan olunmayan digər işlər görmək hüququna malikdir.<sup>69</sup>

Azərbaycanın bəhs olunan dövrdə “Xəzərin statusunun əvvəlki illərdə formalaşmış praktikaya uyğun şəkildə olduğu kimi” saxlanması tələbini və “bu məsələni süni şəkildə qabardaraq yenidən baxılmasının yolverilməzliyi ilə bağlı” mövqeyini Rusiya və İrandan başqa bütün Xəzərətrafi ölkələr və beynəlxalq mütəxəssislər də müdafiə edirdilər. Beynəlxalq müşahidəçilərin və dəniz hüquqları üzrə mütəxəssislərin fikrinə görə, Xəzərin hüquqi statusu ilə bağlı həm SSRİ və İran arasında imzalanmış tarixi müqavilələr və dövlətlərarası sazişlər, həm SSRİ daxilində Xəzərin keçmiş müttəfiq respublikalar arasında bölünməsi və mövcud sərhədlərin, real sektorların neçə illərdir bütün ətraf dövlətlər tərəfindən qəbul edilməsi, həm də bütün bu reallıqların 1982-ci il “Beynəlxalq Dəniz hüquqları Konvensiyası”na uyğun gəlməsi Xəzər dənizinin statusuna yenidən baxılmasını tamamilə əsassız və mənasız edirdi. Onlar hesab edirdi ki, hazırda statusa yenidən baxılması üçün heç bir ciddi regional və beynəlxalq əsas yoxdur. Olsa-olsa hazırkı vəziyyətdə Xəzərətrafi ölkələr BMT Konvensiyasından çıxış

---

<sup>69</sup> Вах: Организация Объединенных Наций. Основные факты. М., 2000, с.321.

edərək, öz aralarında “Xəzərdən birgə istifadə haqqında” hər hansı ikitərəfli və çoxtərəfli sazişlər imzalaya, yaxud onu əvəz edən digər razılaşmalarla öz aralarındakı quru və dəniz sərhədlərini demarkasiya edə bilərlər. Bundan başqa, sahilyanı dövlətlərin hər birinin kifayət qədər karbohidrogen ehtiyatlarına malik olmasını nəzərə alan mütəxəssislər həm də regiona istiqamətlənən hər hansı xarici investisiyanın, qabaqcıl texnologiyanın və həyata keçirilən transmilli enerji-nəqliyyat layihələrinin ortaq mənafeələr çərçivəsində və sağlam rəqabət şəraitində bölgənin hər bir ölkəsinə müsbət dividəntlər gətirəcəyi qənaətində idilər. Odur ki, Xəzərin statusu kimi süni problemlərin qaldırılması yalnız bölgənin dövlət və xalqlarına yeni münaqişə və qarşıdurmalar gətirərək, enerji ehtiyatlarının istismarını, sahilyanı dövlətlərin milli maraqlarının təmin olunmasını ciddi şəkildə çətinləşdirə bilərdi.

O ki qaldı Rusiya və İranın o dövrdə Xəzərin hüquqi statusu müəyyən olunmayana qədər Azərbaycandan öz sektorunda apardığı işləri dayandırmaq tələbinə, azərbaycanlı mütəxəssislər bunun da heç bir hüquqi əsası olmadığını sübut edirdilər. Məsələ ondadır ki, Beynəlxalq Dəniz hüquqları Konvensiyasına görə, Xəzəryanı ölkələr arasında milli sərhədlərin demarkasiya edilməməsi, yaxud bu məsələnin sadəcə gecikməsi ətrafdakı beş ölkədən hər hansı birinə, sahilədən dənizin orta xəttinə qədər olan hövzədə, yaxud öz ərazisindən dənizin ortasına qədər olan 200 millik məsafədə (məsafə hesablanarkən qarşı dövlətlə arada qalan ortaq məsafə nəzərə alınır-Ə.H.) hər hansı iqtisadi fəaliyyətlə məşğul olmağı qadağan etmir. Odur ki, bəzi Rusiya və İran dairələrinin, elm və siyasət adamlarının etirazlarının, siyasi mülahizələrinin əksinə olaraq, Azərbaycan 1994-cü ildə Xəzərin Azərbaycan sektorundakı karbohidrogen

ehtiyatlarının mənimsənilməsi ilə bağlı xarici neft şirkətləri ilə “Əsrin müqaviləsini” imzalayarkən “heç bir ölkənin milli haqlarını, yaxud beynəlxalq hüquq normalarının tələblərini pozmamış, əksinə öz iqtisadi zonasında bütün bölgə və dünya ölkələrinin maraqlarına müsbət təsir göstərən və qanuni fəaliyyət nümayiş etdirmişdir. Bu haqda həmin mərasimdə çıxış edən Azərbaycan prezidenti Heydər Əliyev bəyan etmişdir.<sup>70</sup>

**Rusiyanın mövqeyi:** Xəzərin statusu ilə bağlı əsas davakar mövqeni 90-cı illərin sonunda Rusiya nümayiş etdirirdi. Bu məsələdə onun sərgilədiyi geosiyasəti şərh edən politoloqlar etiraf edir ki, onilliklər boyu Rusiya Xəzər hövzəsinə yalnız geoiqtisadi deyil, həm də və daha çox geosiyasi və hərbi-geostrateji maraqlar prizmasından yanaşmışdır. XX əsrin sonlarına qədər həmişə hövzədə Rusiyanın hegemonluğu digər beynəlxalq və regional güc mərkəzləri tərəfindən etiraf olunub və Xəzərdə yalnız iki geosiyasi oyunçu – SSRİ (oxu-Rusiya) və İran mövcud olub. SSRİ dağıldıqdan sonra isə, bütün dünyada olduğu kimi, Xəzər hövzəsində də yeni-yeni maraq dairələri, geosiyasi aktorlar meydana çıxır və regionun ənənəvi təbii monopolistlərini yeni geoiqtisadi reallıqları qəbul etməyə, sağlam rəqabətə, qarşılıqlı marağa söykənən tərəfdaşlığa və s. dəvət etməyə başlayır. Bəhs olunan dövrdə Rusiyanın bəzi rəsmi dairələri və analitikləri bu vəziyyəti nəzərə alaraq ölkənin maraqları üçün ən ciddi təhlükəni məhz Xəzər regionunu ölkələrinin getdikcə sərbəstləşməsi, özlərinə məxsus milli maraq nümayiş etdirməsi, onların dəvəti ilə regiona daxil olan beynəl-

---

<sup>70</sup> Bax: Heydər Əliyev. ARDNŞ ilə Xarici neft şirkətləri arasında neft müqaviləsinin imzalanması mərasimindəki nitqindən. 20 sentyabr 1994-cü il //www.preslib.az

xalq güc mərkəzlərinin Rusiyanın hövzədəki rəqabətsiz heqemonluğuna etiraz etməsi və s. ilə bağlayırdılar.

Xəzər probleminə yanaşmada ilk illərdə Rusiya ilə İran bir çox məsələlərlə bağlı eyni mövqedən çıxış edirdilər ki, bunu da tədqiqatçılar onların üst-üstə düşən ortaq maraqları ilə izah edirlər. Bu dövlətlər sahiləni ölkələrin Xəzərdəki suverenliyini məhdudlaşdırmaqla, yeni müstəqil dövlətlərin Qərblə aktiv əməkdaşlığına mane olmaq, Qərbin transmilli şirkətlərinin Xəzər dənizi hövzəsi, Orta Asiya və Cənubi Qafqaza daxil olmasının, regiondakı neft-qaz layihələrindəki iştirakının və bölgədəki geostrateji planlarının reallaşmasının qarşısını almağa çalışırdılar. Hazırda o qədər əhəmiyyətli problem mahiyyəti kəsb etməsə də, keçən əsrin 90-cı illərinin ortalarından başlayaraq tam altı il müddətində bu məsələ Xəzər hövzəsində yerləşən dövlətlər arasında çox gərgin bir geosiyasi və geoiktisadi vəziyyət yaratmış, regional inteqrasiya və qarşılıqlı-faydalı əməkdaşlığa ciddi zərbə vurmuşdur.

Tədqiqatçılar Xəzərin statusu ilə bağlı Rusiyanın 1992-ci ildən bəri nümayiş etdirdiyi mövqeyini 3 əsas mərhələyə bözlür:

**Birinci mərhələ**, 1992-95-ci illəri əhatə edir və bu dövrü “Rusiyanın öz geosiyasi maraqlarını xarici ölkələrin ərazisində axtarması” faktından çıxış edərək, politoloqlar “post-imperiya” yanaşması kimi xarakterizə edirlər. Onların fikrinə görə, Rusiyanın bəzi dairələrinin həmin mərhələdəki fəaliyyəti az qala Xəzərdə ciddi münaqişə yaradaraq, region səviyyəsində lokal müharibəyə səbəb olacaqdı.

Bu mərhələdə Rusiyanın nümayiş etdirdiyi mövqeni tədqiqatçılar barışmaz və bir qədər aqressiv münasibət kimi xarakterizə edirlər. Xəzərin hüquqi statusununun 1921-ci və 1940-cı

illərdə SSRİ ilə İran arasında imzalanmış “sazişlərə uyğun müəyyənləşdirilməsini” tələb edən Moskva, bir tərəfdən bu sazişləri bilərəkdən öz subyektiv mülahizələrinə söykənərək, qeyri-obyektiv şərh edir, digər tərəfdənsə BMT-nin “Dəniz hüquqları” Konvensiyasına əsaslanan beynəlxalq hüququn prinsipləri ilə spekulativ davranış nümayiş etdirirdi. Məsələ ondadır ki, beynəlxalq qanunvericiliyə görə, hər hansı obyektə istifadə edən subyektlərin birinin tərkibinin dəyişməsi, (burada söhbət SSRİ-nin dağılması və Xəzər ətrafında onun dörd varisinin meydana gəlməsindən gedir.-Ə.H.) həmin obyektin mövcud hüquqi statusuna yenidən baxılmasını tələb etmir. Xəzərə tətbiq ediləndə bu formula, yuxarıda qeyd etdiyimiz kimi, İranın dənizdəki 14%-lik payına toxunmadan, SSRİ-nin 86%-lik payının bölünməsinə irəli sürür ki, bu da hələ sovet hökumətinin varlığı dövründə- 1970-ci ildə həyata keçirilmişdi. Rusiya həmin dövrdə irəli sürdüyü əsassız tələb ilə faktiki olaraq statusu, sərhədləri və milli sektorları bəlli olan sahiyanı ölkələri yenidən süni qarşıdurmaya və “status oyunları”na qataraq, əslində onun iradəsi xaricində Xəzərdə reallaşdırılan hər hansı layihəni “qanunsuz” elan etmək xətti yürüdü. Rusiyanın bəhs olunan dövrdəki tələbindən belə bir məntiqi nəticə ortaya çıxırdı ki, Xəzərdə iqtisadi fəaliyyətlə məşğul olmaq istəyən hər bir sahiyanı ölkə öz addımlarını Moskva və Tehranla razılaşdırmalı idi.

Tədqiqatçılar bu mərhələdə Azərbaycanın Xəzərdəki fəaliyyəti ilə bağlı Rusiya Xarici İşlər Nazirliyinin BMT-yə nota göndərməsini, onu beynəlxalq hüquq normalarını pozmaqda günahlandırmasını, Xəzərdə həyata keçirilən layihələri tanımayacağı haqqında bəyanatlar səsləndirməsini və s. heç bir beynəlxalq gücə malik olmadığını, əsasən xarici tərəfdaşları Azər-

baycanla birgə fəaliyyətdən çəkilmək məqsədi güddüyünü qeyd edirdilər.

Rusiyanın statusla bağlı fəaliyyətinin **İkinci mərhələsi** 1995-97-ci illəri əhatə edir və mütəxəssislər tərəfindən “praqmatik yanaşma” dövrü kimi xarakterizə edilir. Bu mərhələdə Rusiya, Xəzərin statusu ilə bağlı diplomatik hücum və hərbi güc tətbiq etmə çağırışlarından imtina edir, siyasi və iqtisadi yollarla hadisələrin gedişinə təsir göstərməyə çalışır. İkinci mərhələni həm də şərti olaraq, rus politoloqları «ilkin kompromis» dövrü adlandırırlar.

Bu mərhələdə sahilyanı ölkələrlə ziddiyyətlərin getdikcə artdığını anlayan Moskva 1996-cı ildə öz barışmaz mövqeyindən təcridən çəkilərək yeni “barışdırıcı” ideyalarla çıxış etməyə başlayır. Həmin ildə Rusiya hökuməti bu ölkənin Xarici İşlər Nazirliyindəki bəzi dairələrdən fərqli olaraq sektor məsələsində Azərbaycanın haqlı olduğunu etiraf edərək, o zamankı Baş nazir V. Çernomırdinin dili ilə Xəzərdə həyata keçirilən enerji layihələrinin qanuni olduğunu bəyan edir.<sup>71</sup>

Rusiya Federasiyasının Xəzərin statusu ilə bağlı bir neçə yeni ideya və təklifləri də məhz həmin mərhələdə irəli sürülür. Həmin təkliflərdən birində Rusiya *hər bir sahilyanı ölkənin dənizin ona aid 45 millik sahilyanı zonasına nəzarət etmək hüququ ilə yanaşı, həm də bu zonaya daxil olmayan, lakin artıq neft çıxarılan yataqlar üzərindəki hüququnu təsdiq etməyə, həmin ölkələrin, yaxud şirkətlərin hüququnu da tanımağa hazır olduğunu bəyan edir.*

Bundan başqa, rəsmi Moskva Tehranın 1992-ci ildə irəli sürdüyü “Xəzərdə regional əməkdaşlığa dair” birgə sazişin

---

<sup>71</sup> Вах: qaz. “Сегодня”, 13 ноября, 1996 г.

bağlanması və bu məqsədlə xüsusi bir təşkilatın yaradılması təşəbbüsünü də dəstəkləməyə başlayır.

Lakin bütün bunlara baxmayaraq, Xəzərin statusu ilə bağlı Rusiya uzun müddət öz korporativ maraqlarını əsas tutaraq, Azərbaycanı beynəlxalq hüquqa söykənən mövqedən çəkindir-məyə, onu yeni-yeni kompromislərə məcbur etməyə cəhd etmişdir. Məsələn, 1997-ci ildə bu ölkənin bəzi dairələri bir daha Xəzərin sektor bölgüsünü gündəmə gətirərək, məsələ ilə bağlı xüsusi hesablanmış yeni bir “kompromis” təkliflə çıxış edirlər. Bu layihə müəllifləri Xəzəri beş ölkənin daxili gölü hesab edərək, onun yalnız 12 millik sahil ərazisinin dibinin və su səthinin milli sektorlara bölünməsinə, bundan sonra gələn 25 millik dəniz dibi və su səthinin “iqtisadi zona” kimi tanımasını, dənizin qalan bütün su hövzəsinin və həmin radiusda da dibinin yalnız “ümumi istifadə” edilməsini irəli sürürlər. Mütəxəssislərin fikrinə görə, layihə müəllifləri bu təklifi hazırlayarkən Xəzərin karbohidrogen yataqlarının xəritəsi ilə bağlı xüsusi təhqiqat aparmışlar. Çünki, layihədə göstərildiyi kimi, əgər hər bir hövzə ölkəsi yalnız 12 millik sektorlara tam sahib olurdusa və qalan 25 millik sektorda “iqtisadi zona” da olduğu kimi fəaliyyət göstərmək hüququ qazanırdısa, o zaman Xəzərin əsas enerji resursları (o cümlədən Azərbaycanın konsorsium çərçivəsində fəaliyyət göstərdiyi bugünkü əsas neft və qaz yataqları. -Ə.H.) “ümumi istifadədə” qalırdı. Bu layihə Xəzərin karbohidrogen yataqlarını təxminən, aşağıdakı kimi bölür və planlaşdırırdı: Azərbaycanın 12 millik sektorunda təxminən 0,5 mlrd. ton neft, 0,5 trlrd. kub metr qaz, Rusiyanın eyni məsafəli sektorunda müvafiq olaraq 0.2/0.3, Qazaxıstanındakı 0.6/0.4, Türkmənistanındakı 1/0.2 enerji resursu mövcud idi. Sonrakı 25 millik “iqtisadi zonada” Azərbaycanın müvafiq olaraq

1.5/1.5, Rusiyanın 1/0.5, Qazaxıstanın 2/1, Türkmənistanın isə 0.5/0.5 mildarında enerji resursu proqnozlaşdırılırdı. Bəhs olunan bölgü ilə Azərbaycanın indiki milli sektorundakı təxminən 2.5 mlrd. ton neft və 1.5/2 trln. kub metr qaz, Rusiyanın müvafiq olaraq 1/1, Qazaxıstanın 3/1.5, Türkmənistanın 0.5/1 miqdarında yanacaq resursu “birgə zonada” qalırdı.

Bu bölgüdən göründüyü kimi ruslar Azərbaycanın zəngin neft və qaz yataqları olan sektorundakı əraziləri ümumi istifadədə saxlamaqla, onları gələcəkdə öz əlinə keçirmək və Azərbaycanı bu resurslardan məhrum etmək istəyirdi. Lakin Azərbaycan Prezidenti Heydər Əliyevin o zaman nümayiş etdirdiyi polad iradə, beynəlxal hüququn və beynəlxalq aləmin Azərbaycanın tərəfində olması onların bu planlarını alt-üst etdi. Əslində, Rusiyanın təklif etdiyi bu layihədə Azərbaycan istisna olmaqla, bütün Xəzər hövzəsi ölkələrin milli sektorlarındakı ehtiyatlar onların öz ərazisində qalırdı. Yalnız Azərbaycan öz zəngin Günəşli, Çıraq, Azəri və b. yataqlarından məhrum edilirdi.

Sonrakı illərdə bu layihənin də keçmədiyini anlayan ruslar və iranlılar Xəzərin statusu ilə bağlı yeni-yeni müxtəlif maneərlər həyata keçirsə də, ciddi bir şeyə nail ola bilmədilər və sonda Azərbaycanın ədalətli və haqlı mövqeləri ilə barışmağa məcbur oldular.

1997-ci ilin dekabrında Rusiya, nəhayət ki, Azərbaycanın nümunəsinə uyğun olaraq, Xəzərin ona məxsus milli sektorundakı neft-qaz yataqlarının öyrənilməsi və birgə işlənilməsi haqqında beynəlxalq tender elan etdi. Bu faktı həmin dövrdə tədqiqatçılar rəsmi Moskvanın “Xəzərin statusu müəyyən olanaqədək, hər hansı birtərəfli addımların yolverilməzliyi” haqda

Rusiya-İran «cütlüyü»nün dəfələrlə səsləndirdiyi əsassız ideyalardan imtina etməsi kimi qiymətləndirildilər.

Rusiyanın status fəaliyyətindəki **üçüncü mərhələ**, 1998-ci ildən başlanır və mütəxəssislər tərəfindən “konstruktiv yanaşma” dövrü kimi dəyərləndirilir. Bu dövrdə faktiki olaraq Rusiya Azərbaycanın Xəzərdə reallaşdırdığı bütün layihələri rəsmi şəkildə tanıyır və həmin layihələrdən özünə pay almaq üçün rəqabət şəraitində fəaliyyət göstərməyə cəhd göstərir.<sup>72</sup>

1998-ci ilin yanvarında Rusiya ilə Qazaxıstan prezidentlərinin Xəzərin statusu ilə bağlı qəbul etdiyi “Birgə Bəyanat” iki ölkənin orta xətt üzrə Xəzərin dibinin sektorlara bölünməsinə dair razılığa gəldiyini göstərirdi. Həmin ilin iyulunda isə Moskvada Rusiya ilə Qazaxıstan arasında «Xəzərin Şimal hissəsinin dibinin bölünməsinə dair» Birgə Saziş imzalandı. Bundan bir qədər sonra Rusiya Azərbaycanla da Xəzərin dibinin orta xətt üzrə milli sektorlara bölünməsi haqqında danışıqlara başlayır və müvafiq sazişlərin hazırlanması tapşırığını verir ki, bu da faktiki olaraq “Xəzərin hüquq statusu” məsələsini bölgə ölkələrinin və beynəlxalq aləmin geosiyasi gündəmindən çıxarır.

Rusiyanın mövqeyindəki status məsələsindəki konstruktiv dəyişikliklər, müvafiq olaraq dərhal Rusiya Azərbaçan münasibətlərinə öz müsbət təsirini göstərməyə başlayır ki, bu da bütün hövzəyə konstruktiv bir ovqat gətirir. Rusiya prezidenti V.Putinin 8-9 yanvar 2001-ci ildə Azərbaycana rəsmi dövlət səfəri çərçivəsində Azərbaycan prezidenti Heydər Əliyevlə imzaladığı “Xəzər dənizində birgə fəaliyyət” haqqında Bəyanatda Azərbaycanın başlanğıcdan təklif etdiyi “Xəzərin orta

---

<sup>72</sup> Вах: Конопляник А.А. Каспийская нефть на Евразийском перекрестке. М., 1998, с.140.

xətt üzrə milli sektorlara bölünməsi” prinsipi cüzi dəyişikliklərlə öz əksini tapdı. Təxminən bir il sonra- 23 sentyabr 2002-ci ildə prezident Heydər Əliyevin Moskvaya səfəri çərçivəsində iki ölkə başçıları arasında imzalanan dövlətlərarası sazişin əsasına da məhz bu prinsip qoyulmuşdur. Beləliklə, üçüncü mərhələdə Rusiyanın mövqeyində müşahidə olunan konstruktivlik faktiki olaraq “Xəzərin statusu” kimi ortaya atılmış, özündə ciddi geosiyasi təhlükə yükü daşıyan ziyanlı və süni problemi üç ölkə- Rusiya, Qazaxıstan və Azərbaycan üçün həll etdi. Az keçməmiş, 2003-cü il mayın 14-də Astanada Azərbaycan, Rusiya və Qazaxıstan arasında “Xəzərin dibinin ora xətt üzrə milli sektorlara bölünməsi, su səthinin ümumi istifadəsi” haqqında üçtərəfli saziş imzalandı və tərəflər, Xəzərin dibinin bölünməsinə dair yekun razılığa imza atdılar. Üçtərəfli sazişə görə, orta xətt üzrə Xəzərin dibinin 18,7 faizi Rusiyanın, 19,5 faizi Azərbaycanın, 29,6 faizi isə Qazaxıstanın nəzarətində qaldı.

Qeyd edək ki, orta xətt prinsipini qəbul etməyən digər hövzə dövlətlərinin- İranın payı bu bölgü üzrə 13,8%, Türkmənistanınkı isə 18,4% təşkil edir.

Xəzərin statusu ilə bağlı imzalanmış üçtərəfli saziş, dənizdəki qüvvələr nisbətini köklü şəkildə dəyişdi və hələ 1992-ci ildə yaranmış «geosiyasi bloklaşma» prosesinə Azərbaycanın xeyrinə müsbət təsir göstərərək, yeni geosiyasi vəziyyət yaratdı. Rusiya status məsələsində artıq İranla deyil, Azərbaycan və Qazaxıstanla ümumi dil tapmağa üstünlük verdi. Qeyd edək ki, Rusiyanın Xəzərin statusuna yanaşmasındakı dəyişikliklər Moskvanın özündə də birmənalı qarşılanmadı. Bir sıra şovinist-ekstremist və millətçi dairələr, erməni kökənli politoloqlar, millətçi cərəyan tərəfdarları, jirinovskilər və s.

Moskvanı “Xəzərdəki mövqelərini itirməkdə” günahlandıraraq, Putin hökumətinin siyasətinə qarşı ciddi etiraz nümayiş etdirməyə cəhd göstərdilər.

Tədqiqatçıların fikrinə görə, Rusiyanın Xəzərlə bağlı mövqeyindəki dəyişikliyin bir sıra başqa səbəbləri var idi.

*Əvvəla*, Rusiya ilə sahiləni postsovet ölkələri arasındakı ziddiyyətlər gücləndikcə, həmin dövlətlər Moskvanın təsir dairəsindən daha sürətlə uzaqlaşmaq kursunu seçərək, başqa dünya güclərinə üz tuturdu. Artıq bunun ilkin əlamətləri də göz önündə idi.

*İkincisi*, bir neçə il Qərbin bölgəyə gəlişinin qarşısını ciddi-cəhdlə almağa çalışan Rusiya əks effektivlə qarşılaşaraq, nəinki uğursuzluğa düşər olmuşdu, həm də, bölgənin neft-qaz ehtiyatlarının «bölüşdürülməsi» prosesindən kənar qalmaq təhlükəsi ilə üzləşirdi.

Bir sözlə, Rusiyanın Xəzər probleminə yanaşmasındakı dəyişikliklər daha çox obyektiv səbəblərlə bağlı idi. Lakin bu məsələdə Azərbaycanın tutduğu mövqeni də tədqiqatçılar nəzərdən qaçırmırlar. Tam əminliklə söyləmək olar ki, Rusiyanın Xəzər siyasətindəki dəyişikliklərə Azərbaycanın bölgədə yeritdiyi birmənalı konstruktiv, ədalətli və beynəlxalq hüquqa söykənən prinsiplial siyasətin təsiri olmuşdur. Tədqiqatçılar hesab edir ki, *əvvəla*, sahiləni ölkələr arasında öz milli sektorundakı neft və qaz yataqlarında xarici tərəfdaşlarla işləməyə başlayan ilk ölkə məhz Azərbaycan olmuşdur. Yalnız rəsmi Bakının bu təşəbbüsündən sonra Qazaxıstan, Türkmənistan və Rusiya da anoloji addımlar atmağa başlayırlar.

*İkincisi*, 1994-cü ildə imzalanmış «Əsrin müqaviləsi» Azərbaycanın Qərbdəki, Qərbin isə Xəzər hövzəsindəki mövqelərini xeyli möhkəmləndirdi və rəsmi Bakı Rusiya ilə İrani

real geosiyasi vəziyyət qarşısında qoydu. Bu müqaviləni aqresiv qarşılayan Rusiya, sonra onu tanımağa və özü həmin müqavilələrdən bəhrələnməyə başladı.

*Üçüncüsü*, Xəzərin statusuna dair danışıqların getdiyi bir vaxtda- 1995-ci ildə Azərbaycanın yeni qəbul olunmuş Konstitusiyası ölkə vətəndaşlarının iradəsinə söykənərək, Xəzərin ona aid hissəsini hüquqi cəhətdən “tam rəsmiləşdirdi və xarici şirkətlərə Xəzərdə tam milli təminat verdi”. Azərbaycan Konstitusiyasının 11-ci maddəsində deyilir ki, ölkənin daxili suları, Xəzərin ölkəyə məxsus sektoru və bu ərazi üzərindəki hava məkanı Azərbaycan Respublikası ərazisinin tərkib hissəsidir.

1995-ci ilin aprelində ABŞ prezidenti Bill Klinton Azərbaycanın dövlət başçısı Heydər Əliyevə məktub göndərərək, Xəzərin sektorlara bölünməsi ilə bağlı bu ölkənin mövqeyini dəstəklədiyini bəyan edir. Bu addım rəsmi Bakının geosiyasi xəttinin digər sahilyanı ölkələrin siyasətini üstələməsinə dəlalət edən vacib məqam idi ki, bu da ümumən “status mübarizəsinə” təsirsiz ötüşmədi. Yaranmış əlverişli vəziyyətdən istifadə edən Azərbaycan dövləti Xəzərdəki sərhədlərini yeni Konstitusiyada əks etdirməklə öz milli sektoruna iddiasını tam rəsmiləşdirdi və beləliklə, danışıqlar zamanı əlavə hüquqi üstünlüklər əldə etdi.

Üstəlik, bir vacib məqama da diqqət yetirmək lazımdır: rəsmi Bakının Xəzərin milli sektorlara bölünməsinə dair təşəbbüsü Azərbaycanın hövzədəki mövqelərini daha da möhkəmləndirir və digər sahilyanı dövlətlərlə müqayisədə, onun üçün daha əlverişli beynəlxalq geosiyasi dəstək vəd edirdi. Belə ki, bu cür bölgü zamanı sahilyanı ölkələr arasında dəqiq dəniz sərhədləri yaranırdı. Bu isə o demək idi ki, Rusiya avtomatik olaraq İran və Türkmənistanla, Türkmənistan Rusiya ilə, İran

Qazaxıstan və Rusiya ilə, Qazaxıstan isə İranla ümumi dəniz sərhədlərini itirirdi. Yalnız Azərbaycan bütün sahiləni ölkələrlə ümumi sərhədə malik olurdu.

Amma təbii ki, Azərbaycan, Qazaxıstan və Rusiyanın Xəzərin hüquqi statusuna dair üçtərəfli saziş imzalaması və dənizin dibinin milli sektorlara bölünməsi ilə bağlı razılığa gəlməsi, ümumilikdə bu problemin tam həlli demək deyil. 1995-ci ilin yanvar-fevralında Aşqabad, iyununda Tehran, sentyabrında Almatı, 1996-cı ilin mayında Tehran, noyabrında Aşqabad, 1997-ci ilin mayında Almatı, 1998-ci ilin dekabrında Moskva, sonrakı- 2010-cu ilə qədərki dövrdə digər ölkələrin şəhərlərində Xəzərin statusu ilə bağlı keçirilən konfranslarda bu “problem” hərtərəfli müzakirə olunsada, yekun rəyə gəlmək mümkün olmayıb. Buna görə əsas məsuliyyət daşıyan ölkələrdən biri və əsası İrandır.

Hazırda Rusiya son bir neçə il ərzində Xəzər hövzəsində itirdiyi mövqeləri geri qaytarmaq üçün sivil formada öz iqtisadi və siyasi aktivliyini xeyli artırıb. Üçüncü minilliyin başlanğıcında dünyada və bölgədə yaranmış yeni geosiyasi və geo-iqtisadi reallıqlar Moskvanın və Tehranın geostrateji maraqları baxımından arzuolunmaz istiqamətdə cərəyan etsə də, Barak Obamanın hakimiyyətə gəlişindən sonra son illərdə ABŞ-nin bölgədə öz fəaliyyətini nisbətən zəiflətməsi, geosiyasi və geo-iqtisadi mövqelərini bir-birinin ardınca Rusiyaya güzəştə gətirməsi, bu ölkələrin Xəzər hövzəsindəki mövqe və davranışlarında da müvafiq dəyişikliklər yaradıb. Rusiya bölgədə itirdiyi geo-iqtisadi təsir mexanizmlərini bərpa etmək məqsədilə İran və Türkmənistanın Xəzərdəki fərqli davranışlarından, özünün bölgə üzərindəki hərbi-geostrateji üstünlüklərindən, Azərbaycan

can və Qazaxıstanla yaranmış əlverişli tərəfdaşlıq münasibətlərindən bəhrələnmək istəyir.

Tədqiqatçılar hesab edirlər ki, Rusiya *əvvəla*, Xəzərdə ən güclü hərbi-dəniz qüvvələrinə və hərbi-geostrateji mövqelərə malikdir və buradakı üstünlüklərini, kiminsə xeyirinə məhdudlaşdırmaq, yaxud kiminləsə bölüşmək haqda qətiyyətlə düşünür. Odur ki, o, İranın da NATO “təhlükəsindən”, yaxud nə vaxtsa Xəzər ərazisindən ona qarşı hərbi məqsədlər üçün istifadə edilə bilməsi ehtimalından istifadə edərək, Xəzərin hüquqi statusu məsələsi ilə beş hövzə ölkəsinin “hər hansı kənar qüvvələri Xəzərdə hərbi iştirakı və yaxud hövzə ölkələrinin ərazisindən kiməsə qarşı hərbi-strateji istifadəni qadağan edən” Birgə Sazişlə bağlamaq istəyir.

*İkincisi*, Rusiya Avropanın neft və qaz bazarında öz inhisarçı mövqelərini tam möhkəmlətməyincə, bu sahədə ABŞ, Avropa İttifaqı və bəzi region ölkələrinin alternativ enerji ixracı məhsulları, bazarları və kəmərləri axtarışı cəhdlərini, məsələn Transxəzər, Nabukko kimi “təhlükələri” aradan qaldırmayınca müxtəlif bəhanələrlə Xəzərin statusunu uzatmağa, milli sektorların təbii sərvətlərinin istifadəsi, ölkələrin müstəqil hüquqları və s. ilə bağlı əvvəllər razılaşdırılmış məsələlərə yenidən baxmağa cəhd göstərir. Xüsusən, sektor bölgüsü, Xəzərdə ayrı-ayrılıqda və xarici tərəfdaşlarla birgə sərbəst iş aparmaq və s. ilə bağlı Azərbaycanın 90-cı illərin sonunda sərt şəkildə ortaya qoyduğu, beynəlxalq aləmin dəstəyi ilə müdafiə etdiyi və reallaşdırdığı mövqelərini yumşaltmaq, xarici şirkətlərin və ölkələrin bundan sonra Xəzərə yolunu bağlamaq sahəsində Rusiya və İranın yeni kursu aydın sezilməkdədir. Bu yöndə Rusiya İranın antiqərb əhval ruhiyyəsindən istifadə edərək, Xəzərdə ABŞ, Avropa İttifaqı ölkələrinə, Yaponiya,

Türkiyə və s. dövlətlərə məxsus şirkətlərin sonrakı fəaliyyətini, Avropa enerji bazarlarına çəkiləcək yeni-yeni neft-qaz layihələrini əngəlləmək, Türkmənistan və Qazaxıstanın Transxəzər marşrutuna qoşulmasına, Xəzərin dibi ilə sualtı neft və qaz kəmərlərin çəkilişinə mane olmaq üçün müxtəlif tədbirlərə əl atır. Bu tədbirlərdən biri Azərbaycan, Türkmənistan və Qazaxıstanın bütün ixrac qazını almaq, digəri yeni salınacaq kəmərlər və ixrac marşrutlarının perspektivsizliyi ilə bağlı geniş təbliğat aparmaq və nəhayət, beş Xəzərətrafi dövlətlə “Xəzərdə Birgə İqtisadi Əməkdaşlıq Konsorsiumu” yaratmaqla bölgədə kənar ölkələrin dənizin geoiqtisadi zonasına daxil olmasını, xüsusən, onun enerji mənbələrinə çıxışını əngəlləməkdən ibarətdir. Qeyd olunduğu kimi, Rusiya ABŞ-ın eyni sahədəki əvvəlki fəal mövqelərinin zəifləməsindən istifadə edərək, Xəzər hövzəsində öz geoiqtisadi fəaliyyətlərini ciddi şəkildə gücləndirmiş və mövqelərini sərt formada qorumağa başlamışdır. Rusiya prezidenti Dmitri Medvedevin 22 oktyabr 2010-cu ildə Türkmənistana səfəri çərçivəsində Xəzərdə həyata keçiriləcək iqtisadi fəaliyyət və enerji layihələri ilə bağlı “beş hövzə ölkəsinin razılığı, birgə gücü və iştirakı ilə” səsəndirdiyi tezis və verdiyi bəyanatlar bunun əyani sübutudur. O öz çıxışında qeyd etmişdir ki, “yalnız beş ölkə Xəzərin təbii sərvətlərinin fəaliyyətdə olan və gələcəkdə yaradılacaq istifadəsi rejiminə cavabdeh olmalıdır”.<sup>73</sup>

**Xəzərin hüquqi statusu məsələsində İranın mövqeyi:** İranın Xəzərin bölünməsi ilə bağlı indiyə qədər iki əsas təklifi səsələnmişdir. Bunlardan **birincisi**, heç bir beynəlxalq və regional hüquqa söykənməyən, tarixdə analoqu olmayan və

---

<sup>73</sup> Вах: газ. “Зеркало”, №194, 23 октября 2010.

coğrafi cəhətdən reallaşdırılması çox çətin olan- dənizin dibinin 20% olmaqla beş sahil ölkəsi arasında “bərabər bölünməsi”, səthinə ümumi istifadədə saxlanması variantı idi. (Bax:Xəritə 19, 20)

**İkinci təklif**, bəzi İran mütəxəssislərin təqdim etdiyi kimi, “kompromis variant” adlanır və Xəzərin yeni bölgüsü prinsipini nəzərdə tutur. Bu layihəyə görə, İran, Xəzərdən hər bir sahilə özlərinə öz ərazisindən dənizin ortasına doğru 20 millik- “sahil ərazi suları zonası” və 20 millik “iqtisadi zona” ayırır. Təklifdə sahil ərazi suları hövzə ölkələrinin sərhədlərini müəyyən etdiyinə görə, bu məkanda Xəzərin həm dibini, həm səthi, həm də hava məkanı dövlətlərin tam nəzarətində saxlanılır. O ki qaldı, iqtisadi zonaya, burada hər bir dövlətə dənizin bioloji və mineral ehtiyatlarının qorunub saxlanması və kəşfiyyatı məqsədilə sərbəst fəaliyyət hüququ tanınsa da, digər sahil ölkələrin bu ərazinin hava məkanından və su səthindən istifadə etməsi hüququ da tanınır. Nəhayət, 40 millik zonadan kənarda qalan Xəzərin orta hissəsi bütün sahil ölkələrin “ümumi istifadəsində” qalır və “konsensus” yolu ilə idarə olunur.

Mütəxəssislərin fikrinə görə, Xəzər dənizinin statusuna yanaşmasında İranın hər iki mövqeyi iki əsas amilə söykənirdi. Bunlardan biri, Qərbi ölkələrinin dənizdə nə hərbi-geostrateji, nə də ki, geoiqtisadi iştirakına imkan verməmək, digəri isə, yeni yaranmış şəraitdən istifadə edərək, Xəzər dənizində öz geosiyasi mövqelərini gücləndirmək, bölgənin müsəlman ölkələrində dominantlıq qazanmaq və mümkün qədər Rusiyanı bu məkandan sıxışdırmaqdan ibarət idi. Göründüyü kimi, İranı öz iqtisadi maraqlarından daha çox, geosiyasi mənafeləri düşündürür. Çünki rəsmi Tehranı bu məsələdə maraqlandıran əsas

məqam Xəzərin “dəniz”, yaxud “göl” kimi qəbul olunması deyil, İranın geostrateji təhlükəsizliyinin təmin edilməsi və regionda aktivləşmiş Qərb ölkələrindən qaynaqlanan “potensial təhlükələrin” qarşısının alınmasıdır. İqtisadi maraqlar isə Tehran üçün ən azı ona görə ikinci dərəcəlidir ki, onun Fars körfəzində, digər quru ərazilərində Xəzərdəkindən qat-qat üstün və zəngin enerji qaynaqları, hazır istehsal infrastrukturuları mövcuddur.

Mütəxəssislərin fikrinə görə, İranın Xəzərin statusu və yeni əsaslarla onun bölünməsinə dair nümayiş etdirdiyi mövqe yalnız bu ölkənin geosiyasi maraqlarına yönəlib və digər sahilyanı dövlətlərin mənafeələrinə qətiyyənlə cavab vermir. Çünki onun təklif etdiyi variant bölgədə qeyri-müəyyən geosiyasi şərait yaratmağa hesablanmışdır ki, bu da digər ölkələr üçün qətiyyənlə qəbul edilməzdir. Mütəxəssislər həm də İranın bu mövqeyini, təkcə Xəzər dənizinin yeraltı ehtiyatlarının mənimlənməsinə törətdiyi maneə kimi qiymətləndirmir, həm də dənizdə gəmiçiliyin, balıqçılığın inkişafına, sahilyanı ölkələr arasında sərhədlərin müəyyən edilməsinə və s. ciddi problemlər yaradacağına işarə vuraraq, onun mövqeyi ilə heç bir Xəzər ölkəsinin razılığa bilməyəcəyini proqnozlaşdırırlar. Tədqiqatçılar bu ölkənin Xəzərin statusu ilə bağlı nümayiş etdirdiyi mövqeyinin aşağıdakı bir neçə prinsipə əsaslandığını qeyd edirlər.

1. İran istəyir ki, dəniz sahilyanı ölkələr arasında bölünmə də, hər hansı ölkə digər sahilyanı dövlətlərin razılığından almadan öz sularından sərbəst istifadə edə bilməsin;
2. Qonşu ölkələrin əksəriyyəti ilə İranın birbaşa dəniz sərhədi yaransın;
3. Xəzərin hərbişdirilməsinə yol verilməsin;

4. Ekoloji problemlər adı ilə Xəzərin dibi ilə neft-qaz kəmərlərinin çəkilməsinə mane olunsun;
5. Sahilyanı ölkələr arasındakı problemlərin həllində regiondankənar dövlətlərin iştirakı məhdudlaşsın;
6. İranla ideoloji və siyasi ziddiyyəti olan Qərb dövlətlərinin hövzədə möhkəmlənməsinin qarşısı alınsın və s.

İran həm də Xəzər bölgəsində Azərbaycanın reallaşdırdığı transmilli enerji layihələrinə və xarici şirkətlərin bu işdəki iştirakına çox həssas yanaşır. Təbii ki, bu məsələdə onun daha çox Azərbaycanla deyil, Qərb ölkələri ilə, xüsusən də ABŞ-la kəskin münasibətləri əsas rol oynayır. İranla Rusiyanın regiondakı geosiyasi proseslərə yanaşmada uzun müddət eyni mövqedən çıxış etməsi də əsasən son amillə bağlıdır. İran da Rusiya kimi istəyir ki, Xəzərin hüquqi statusu məsələsi nə qədər mümkündürsə uzansın, bu ölkənin Qərblə münasibətlərinin taleyi tam aydın olmayana qədər bəhs olunan məsələ həll edilməsin və deməli, başqa Xəzərətrafi dövlətlərin geoiqtisadi maraqları İranın Qərblə əlaqələrinin girovuna çevrilsin.

Bir faktı da qeyd etmək lazımdır ki, İranın Xəzərin statusu ilə bağlı mövqeyində 1992-ci ildən indiyədək demək olar ki, heç bir ciddi dəyişiklik baş verməmişdir.

Xəzər sahilinin Mərkəzi Asiya hissəsini iki Orta Asiya ölkəsi- Qazaxıstan və Türkmənistan təmsil edir. **Qazaxıstanın** Xəzərdəki karbohidrogen ehtiyatlarının miqdarı ilə bağlı bir-birini təkzib edən rəqəmlər olmasına baxmayaraq, mütəxəssislərin fikirinə görə - bu ölkənin Xəzərdəki milli sektoru öz karbohidrogen resursları ilə digərlərinə nisbətən daha zəngindir. Təkcə onun Xəzərdəki “Tengiz” yatağının neft ehtiyatları bir çox mütəxəssislər tərəfindən 6-9 milyard barel miqdarında qiymətləndirilir.

Xəzərin statusu məsələsində 1993-cü ildən başlayaraq Azərbaycanın ən yaxın müttəfiqi qismində Qazaxıstan Respublikası çıxış edir. Digər sahilyanı ölkələrdən fərqli olaraq, Qazaxıstanın Azərbaycanla münasibətləri keçən dövrdə yalnız yüksələn xətt üzrə inkişaf etmiş və hər iki ölkə həm Xəzərin hüquqi statusu, bölgənin yeni transmilli ixrac kəmərləri məsələsi, həm də dənizin mineral ehtiyatlarının istismarı və enerji daşıyıcılarının dünya bazarlarına çıxarılması sahəsində eyni və ya oxşar mövqedən çıxış etmişlər.

Bu gün məhz Azərbaycan, Rusiya və Qazaxıstanın Xəzərin dibinin bölünməsinə dair imzaladığı ikitərəfli və üçtərəfli sazişlər, problemin həlli istiqamətində vacib amilə çevrilib. Təsadüfi deyil ki, 2004-cü ilin mart ayında Qazaxıstana səfəri zamanı Azərbaycan Respublikasının Prezidenti İlham Əliyev Xəzərin statusu məsələsinin həllində məhz Bakı, Moskva və Astananın rəsmi mövqələrinin, üç ölkə başçılarının imzaladığı ikitərəfli və üçtərəfli sazişlərin əsas götürülməsini vacib saymışdır.

Xəzərin statusu məsələsində Qazaxıstanın mövqeyi sadə və konkretidir. Qazaxıstana görə, dənizin dibi ölkənin quru ərazisinin geoloji davamıdır və onun milli suverenliyin tətbiq olundu ərazisi hesab olunmalıdır. O ki qaldı dənizin dibinin böyüklüyünə (sərhədinin ölçülərinə), bu koordinatlar hər bir ölkənin sərhədinin- sahil xəttinin uzunluğuna adekvat olmalıdır. Yəni, dəniz dibinin sərhədləri quru sərhədlərinin davamıdır. Qazaxıstan hesab edir ki, BMT-nin 1982-ci ildə qəbul etdiyi “Dəniz hüquqları haqqında” Konvensiyanın əsas müddəaları Xəzərdə tətbiq oluna bilər. Onun Barents, Baltik, Qara dəniz, Fin körfəzi və başqa sututarlarda tətbiq olunan "bərabər

məsafə metodu" sadədir və praktik olaraq Xəzərdə həyata keçirilə bilər.

Qazaxıstanın Xəzər dənizinin geosiyasi məsələləri ilə bağlı Azərbaycandan əsas fərqi bu məkanda reallaşdırdığı bütün işləri bir qədər ehtiyatlı şəkildə həyata keçirməsi, quruda və dənizdə xarici şirkətlərlə birgə reallaşdırdığı transmilli layihələrə Rusiyanı yaxından cəlb etməsi və bütün fəaliyyətini müəyyən mənada bu dövlətlə razılaştırmasıdır.

Xəzərin hüquqi statusuna dair ölkələr arasında uzun müddət qeyri-müəyyən vəziyyətin hökm sürməsində **Türkmənistanın** nümayiş etdirdiyi rəsmi mövqenin də mühüm rolu olmuşdur. Məlum olduğu kimi, Türkmənistan bölgədə, ilk növbədə, özünün dünya əhəmiyyətli zəngin təbii qaz ehtiyatları ilə tanınır. Xəzərin statusu və Qərb investisiyalarının bölgəyə gəlməsinə münasibətdə Türkmənistanın maraqları və mövqeyi Azərbaycanınkı ilə tam üst-üstə düşür. Düzdür, bu ümumilik yalnız xarici şirkətlərlə birgə iş aparmaq və öz məhsullarını sərbəst şəkildə dünya bazarlarına çıxarmaq ehtiyacında müşahidə olunur. Lakin Xəzərin statusu, milli sektorların sərhədləri, xarici kapital cəlb etmə və s. məsələlərdə iki ölkə arasında həm də rəqabət və fikir ayrılıqları mövcuddur.

Türkmənistan Xəzərin hüquqi statusu məsələsində ilk dövrlərdə Rusiya və İranla birləşərək bəyan edirdi ki, “Xəzər beş ölkənin daxili gölüdür və burada heç bir xarici dövlət yaxud region ölkəsi təkbəşinə, hamının razılığını almadan hər hansı bir iş apara bilməz”. Bu yanaşma İran və Rusiyadan əxz olunmuş mövqe idi və Türkmənistanın onu niyə müdafiə etməsi hələ də mütəxəssislər üçün qaranlıq olaraq qalır. Çünki həmin dövrdə Türkmənistan Xəzərdə təkbəşinə fəaliyyətin əleyhinə çıxış etməklə yanaşı, həm də özü hamıdan əvvəl,

1993-cü ildə ölkənin dövlət sərhədləri haqqında qəbul etdiyi bəzi qanunvericilik aktlarında Xəzərin 12 millik sahil ərazilərini (“Dəniz hüquqları haqqında” BMT Konvensiyasına əsaslanaraq) “Türkmənistanın milli ərazisi”, orta xəttinə qədər olan digər su hövzəsini isə “iqtisadi zona” elan etmişdi. Bu hadisədən cəmi bir il keçməmiş S. Niyazov Rusiya prezidenti B. Yeltsinin bu məsələ ilə bağlı emosional vəziyyətdə səsləndirdiyi fikirlərini dəstəkləyərək, bəyan edirdi ki, “Xəzərin nə dibi, nə də su səthi heç kim tərəfindən bölünə bilməz.”<sup>74</sup>

Sonrakı illərdə Türkmənistan Rusiya və İrana qoşularaq, Azərbaycan və Qazaxıstanı Xəzərdə xarici şirkətlərlə birgə sərbəst fəaliyyət göstərməkdən çəkindirmək üçün 1996-cı ildə “Üç ölkənin sahil sərhədlərində birgə kəşfiyyat və qazıntı işlərinin aparılması” haqqında təhrikedici bir memorandum da imzalamış və guya kimlərləsə Xəzərdə birgə fəaliyyətə başlamaq haqqında ortaq razılığa da gəlmişlər. Bu “memorandum” mütəxəssislərin fikrinə görə, əslində üç ölkənin Azərbaycana qarşı birgə təxribatından başqa bir şey deyildi və heç bir ciddi beynəlxalq hüquqa əsaslanmırdı.<sup>75</sup>

1999-cu ildə Türkmənistan prezidenti Xəzərin statusu ilə bağlı yenidən “milli sektor” mövqeyindən çıxış etməyə başlayır. Xəzər dənizinin Türkmənistana “məxsus” milli sektorundakı neft-qaz məhsullarının mənimsənilməsini öz ölkəsinin əsas vəzifələrindən biri elan edən o zamankı Türkmənistan prezidenti, “ölkəsinin iqtisadi resurs bazasını artırmaq məqsədilə dənizin Türkmənistan sektorunda xarici şirkətlərlə birgə iş aparmağın əhəmiyyətindən” danışmağa başlayır və hətta,

<sup>74</sup> Вах: “Независимая газета”, 6 декабря 1995.

<sup>75</sup> Вах: “Российская газета”, 7 декабря 1997.

mütəxəssisləri Azərbaycan sektorundakı bəzi yataqların da “mənsubiyyətini” araşdırmağa çağırır.<sup>76</sup>

Göründüyü kimi, Türkmənistan Xəzərin statusuna dair danışıqların ilkin mərhələsində qeyri-müəyyən mövqe nümayiş etdirirdi. O, bir tərəfdən Xəzərin milli sektorlara bölünməsinin vacibliyini bəyan edir, digər tərəfdənsə “dənizdən birgə istifadə” (kondominum) prinsipinin əsas götürülməsi ideyalarını dəstəkləyirdi.

1997-ci ildən etibarən Türkmənistan birgə istifadə ideyasını gündəmdən çıxararaq, bu sahədə yalnız milli sektorlara bölünmə təşəbbüslərini dəstəkləməyə başlayır. Lakin onun Azərbaycandan “milli sektor“ yanaşmasındakı əsas fərqi Xəzərin bölünməsi zamanı istifadə edilməsi nəzərdə tutulan “orta xətt” prinsipinə özünəməxsus tərzdə yanaşmasıdır. Türkmənistan hazırda vaxtı ilə Azərbaycanın irəli sürdüyü və Rusiya, Azərbaycan və Qazaxıstan arasındakı sazişlərin əsasını təşkil edən “orta xətt” metodikasını bəyənmir və onu öz ölkəsi üçün qeyri-məqbul hesab edir. Məhz bu fərqə görə də, bu ölkə uzun müddətdir ki, sahilyanı dövlətlərin status istiqamətindəki bütün hərəkətlərini “birtərəfli və beynəlxalq hüquqa zidd addım” kimi dəyərləndirir.

Xəzərin statusunun müəyyən edilməsində Türkmənistanın Xəzərdəki bəzi yataqlarla bağlı Azərbaycana qarşı bir sıra iddialarla çıxış etməsi də, gərginliyin əsas mənbələrindən birini təşkil edir. Qeyd edək ki, hələ 1997-ci ilin yayında İslam Konfransı Təşkilatının Aşqabadda keçirilən Sammitində Türkmənistan rəhbərliyi Azərbaycan tərəfinə guya sovet dönməmindən qalmış “dəniz sərhədlərinin delimitasiyası” xəritəsini təqdim

---

<sup>76</sup> Вах: “Нейтральный Туркменистан”, 14 августа 1999.

edərək, «Azəri» və «Çıraq» yataqlarının Azərbaycanın deyil, Türkmənistanın sektorunda olduğunu sübut etməyə çalışmış və müəyyən kompensasiya müqabilində bu yataqlara iddiadan əl çəkməyə hazır olduğunu bildirmişdir. Əsas iddia isə, türkmənlərin «Sərdar» adlandırdıqları «Kəpəz» yatağı ilə bağlı idi. Qeyd edək ki, təxmini hesablamalara görə, bu yataqda 80 milyon tondan artıq neft ehtiyatı vardır. 1997-ci ilin yayında Azərbaycan Dövlət Neft Şirkəti ilə Rusiyanın «Lukoyl» və «Rosneft» şirkətləri arasında «Kəpəz»in istismarına dair sazişin imzalanması o dövrdə rəsmi Aşqabadın sərt reaksiyası ilə qarşılanmışdı. Həmin il avqustun 31-də Rusiya hakimiyyəti Türkmənistanın iradlarını nəzərə alaraq, Azərbaycanla imzaladığı müqaviləni birtərəfli qaydada dondurdu. Cəmi 1 gün sonra – sentyabrın 1-də Türkmənistan həmin yatağın istismarına dair qeyri-qanuni tender elan etdi və ABŞ-in «Mobil» şirkətini guya “tenderin qalibi” elan etdi. Amma bu dəfə rəsmi Bakı anlaşmanın reallaşmasına imkan vermədi və Azərbaycanla münasibətləri korlamaq istəməyən «Mobil» şirkəti Türkmənistanla hər hansı saziş imzalamaqdan imtina etdi.

Türkmənistanla Azərbaycan arasında yaranmış problemin aradan qaldırılması üçün hər iki ölkənin rəhbərliyi bir sıra addımlar atsa da, danışıqlar bu günə qədər nəticə verməyib. 1997-ci ilin dekabrında iki ölkə prezidentlərinin Tehrandakı görüşündə sərhədlərin müəyyənləşdirilməsinə dair ikitərəfli komissiyanın yaradılması qərara alındı. Prezident Heydər Əliyevin 1998-ci il yanvarın 16-da imzaladığı sərəncamla Türkmənistanla danışıqlara dair xüsusi ekspert qrupu yaradıldı, yanvarın 18-də isə türkmən prezidenti Saparmurad Niyazov analoji sərəncam imzaladı. 1998-ci il fevralın 5-də ekspert qrupunun Aşqabadda ilk görüşü baş tutdu. Lakin nə Aşqabad

görüşü, nə də martın 30-da Bakıda keçirilmiş danışıqlar heç bir ciddi nəticə vermədi. Sonrakı illərdə də iki ölkə arasında aparılan danışıqlar “Kəpəz”in taleyinə heç bir aydınlıq gətirmədi. 2007-2009-cu illərdə Azərbaycan prezident İlham Əliyev və Türkmənistan prezidenti Qurbanqulu Berdiməhəmmədov arasında keçirilmiş görüşlər və danışıqlar münasibətlərə müəyyən konstruktivlik gətirsə də, hələ də iki ölkə arasındakı münasibətlərdə Xəzər dənizi ilə bağlı ortağ nöqtələr tapılmayıb. Hazırda tərəflər arasında “Kəpəz” in birgə istismarı və orta xəttin müəyyən edilməsi ilə bağlı kompromis bir variant müzakirə edilməkdədir. Proqnozlara görə bu ideya ətrafında gələcəkdə iki ölkə arasında razılığa gəlinəcəyi real görünməkdədir. Türkmənistan-Azərbaycan münasibətlərindəki hazırkı qeyri-müəyyən durumda Azərbaycanın geosiyasi, geoiqtisadi və beynəlxalq mövqeləri daha möhkəm görünür. Rusiya və Qazaxıstanla su sərhədlərini müəyyənləşdirmiş Azərbaycan, Türkmənistanla bu sahədəki bəzi problemlərə baxmayaraq, Xəzərdə öz geoiqtisadi maraqlarına uyğun addımlar atmaqda daha iradəli, imkanlı və sərbəstdir. Rusiya ilə Qazaxıstanın da bu mübahisədə faktiki olaraq, Azərbaycanın qeyri-rəsmi müttəfiqi rolunda çıxış etməsi Aşqabadın manevr imkanlarını bir qədər məhdudlaşdırır.

Beləliklə, göründüyü kimi, Xəzərin statusunun müəyyən olunması ilə bağlı keçən illərdə bütün hövzə ölkələrinin maraqlarına toxunan və onların iştirakı ilə müzakirə olunan bir neçə əsas və bir neçə qeyri-əsas yanaşma mövcud olmuşdur. Bunlardan ən çox diqqət çəkən dörd təklif aşağıdakılardır:

- Azərbaycanın təklif etdiyi **birinci** yanaşmaya görə, Xəzər ətrafda yerləşən beş ölkənin milli ərazilərini birləşdirən, xarici su hövzələri ilə çay vasitəsilə əla-

qəsi olan, unikal bir dənizdir. Müvafiq olaraq BMT-nin “Dəniz hüquqları haqqında” Konvensiyasının bütün tələbləri onun statusunun müəyyən olunmasına və Xəzərətrafi ölkələrin milli hüquqlarının həyata keçirilməsinə tətbiq edilməlidir. Bu yanaşmaya görə dənizin dibi və səthi orta xətt prinsipi üzrə milli sektorlara bölünməli və hər bir ölkə öz sektorunda beynəlxalq hüquqa uyğun olaraq fəaliyyət azadlığı əldə etməlidir.

- **İkinci** yanaşma, Rusiya və İranın irəli sürdüyü yanaşma idi. Bu təklif tərəfdarları Xəzəri «qapalı su hövzəsi» adlandıraraq, “Dəniz hüquqları haqqında” BMT Konvensiyasının tələblərinin ona tətbiq edilməsinin qeyri mümkün olduğunu iddia edir, hər hansı ölkənin öz iqtisadi zonasında müstəqil fəaliyyət göstərməsini qəbul edilməz sayır və bütün sahiləni ölkələrdən su hövzəsinin “ümumi istifadəsi tələblərinə” əməl etmələrini tələb edirlər.
- **Üçüncü** təklif, İran tərəfindən irəli sürmüş və Xəzərin beş bərabər hissəyə bölünməsinə hədəfləyən, müəyyən məqamlarda Türkmənistanın da dəstəyini qazanmış abstrakt bir layihə idi. Bu variant nəinki heç bir yerli və beynəlxalq hüquqa uyğun gəlmirdi, həm də mütəxəssislər tərəfindən “ümumiyyətlə reallaşdırılması coğrafi cəhətdən mümkün olmayan” təklif kimi dəyərləndirilmişdir.
- Nəhayət, **dördüncü** yanaşma, kompromis kimi Rusiyanın və İranın sonradan təklif etdiyi və yenə də heç bir beynəlxalq və yerli hüquqa söykənməyən “kompromis variant” adlanırdı. Bu varianta görə Xəzərdə

hər bir sahilə 12 millik sahil zonası üzərində suveren hüquqa malik olur (İran variantında rəqəmlər bir qədər fərqlidir-Ə.H.), bundan sonrakı 25 mil ərazi «iqtisadi zona» kimi qəbul edilir, dənizin ortasındakı qalan ərazilərsə 5 sahiləni ölkənin ümumi istifadəsinə verilir.

1992-ci ildən başlanmış bu günə qədər hər dörd yanaşma tərəfdarları bəzi kiçik dəyişikliklərlə öz mövqelərini müdafiə etməkdədirlər. İndiyə qədər aparılan danışıqlar hələ ki, hamının qəbul edəcəyi ciddi bir nəticə verməmiş və yəqin ki, yaxın gələcəkdə də verməyəcəkdir. Lakin buna baxmayaraq tərəflərin məsələyə yanaşması və müvafiq olaraq nümayiş etdirdiyi fəaliyyət yaxşılığa doğru xeyli dəyişmişdir. Ən azından, bu gün nə Rusiya, nə də ki, İran Azərbaycanı Xəzər dənizinin ona məxsus milli sektorunda xarici tərəfdaşlarla birgə transmilli layihələr həyata keçirdiyinə görə, 1994-1998-ci illərdə olduğu kimi, müharibə, yaxud ona bərabər tutula biləcək digər fəaliyyətlə hədələmirlər.

Status yanaşmasında, əgər yuxarıda göstərilən birinci təklif beynəlxalq hüquqa və Xəzərin bölgüsü ilə bağlı mövcud reallıqlara söykənərək, sahiləni dövlətlərin öz milli sektorlarında hər hansı kənar və region dövlətindən asılı olmadan müstəqil fəaliyyət göstərməsini ehtiva edirsə, ikinci təklif Xəzərdəki təbii ehtiyatlardan “birgə istifadəni”, qlobal transmilli layihələrin həyata keçirilməsi zamanı “hamının konsensusunun” alınmasını, formal olaraq problemin həll edilməsi adı ilə suveren dövlətlərin Xəzər dənizindəki haqlarının qorunması imitasiyasını nümayiş etdirir. O ki qaldı, İranın nümayiş etdirdiyi “bərabər bölgü” prinsipinə, tədqiqatçıların fikrinə görə, bu təklifin heç bir perspektivi yoxdur və gələcəkdə İranın ondan

imtina edərək, Rusiya, Qazaxıstan və Azərbaycanın bu gün nümayiş etdirdiyi mövqeyə qoşulmaqdan başqa heç bir çarəsi qalmır.

Keçən müddət ərzində bəzi sahilyanı ölkələrin, xüsusən də Rusiyanın və Türkmənistanın məsələyə yanaşmasında baş verən progressiv dəyişikliklər göz önündədir. Bəzi tədqiqatçılar Xəzərətrafi ölkələrin mövqeyindəki bu dəyişiklikləri Azərbaycanın məsələ ilə bağlı keçən müddətdə nümayiş etdirdiyi ciddi geosiyasi iradə və bu iradənin həm də, bölgə ölkələrinin hamısının ümumi maraqlarına uyğun gəlməsi ilə əlaqələndirirlər.

Son zamanlar Xəzərin statusu yenidən sahil dövlətlərinin nümayəndələrindən təşkil olunmuş işçi qrupları səviyyəsində müzakirə edilsə də, hələ ki yaxın gələcəkdə konkret qərar qəbul ediləcəyi ehtimalı hiss olunmur. Lakin bu vəziyyət dənizdə Azərbaycanla Türkmənistan arasındakı “Kəpəz” və İranın qeyri-real tələblərinə görə Azərbaycan-İran sərhədində istismarı dondurulmuş “Alov” yatağı istisna olmaqla, Xəzərdə hər hansı bir sahilyanı ölkənin iqtisadi fəaliyyət həyata keçirməsinə ciddi maneə də yaratmır.

Xəzərin hüquqi statusu ilə bağlı son real nəticəsi olan görüş 2014-cü il sentyabrın 29-da Rusiyanın Həştərxan şəhərində keçirilən Xəzəryanı dövlət başçılarının IV Sammitində baş tutmuşdur. Sammitdə Azərbaycan, Rusiya, Qazaxıstan, Türkmənistan və İran prezidentləri bir araya gələrək Xəzərin hüquqi statusu, hövzə ölkələri arasında regional təhlükəsizlik və əməkdaşlıq məsələlərini müzakirə etmiş və birgə siyasi bəyanat imzalamışlar. 19 maddədən ibarət olan bu sənəddə tərəflərin Xəzər dənizindəki birgə fəaliyyətinin əsas prinsipləri əks olunub. Müddəalardan birində Xəzərin milli sektorlara bölünməsinin bəzi hüquqi tərəfləri ilə bağlı ölkə başçılarının

ümumi yanaşması öz əksini tapıb. Belə ki, birgə bəyanatda ilk dəfədir ki, Xəzərin su səthinin sahildən başlayaraq orta xətt üzrə 15 millik məsafəsi ölkələrin suveren ərazisi kimi təsdiq edilib, digər 10 millik (ümumi uzunluq 25 mil - Ə.H.) məsafədə isə dənizin bioloji resurslarının (balıq ovu və s. - Ə.H.) hasilatı sahəsində dövlətlərin müstəsna hüququ təsdiqlənir. Həştərxan bəyanatında, gələcəkdə Xəzər dənizinin dibinin və səthinin hamı tərəfindən qəbul olunmuş prinsiplər əsasında milli sektorlara bölünməsi zərurəti də öz əksini tapıb.

Sammitdə çıxış edən Azərbaycan Prezidenti İlham Əliyev bəyan edib ki, 2010-cu ildə Bakıda keçirilmiş III Xəzər sammiti zamanı Xəzər dənizinin hüquqi statusuna dair başlıca məsələlərin, xüsusilə də milli zonaların eni və dənizin bioloji resurslarının mühafizəsi üzrə ümumi razılığa gəlinməsi sonrakı danışıqlar prosesinə ciddi təkan verdi. Dənizin dibinin və səthinin milli sektorlara bölünməsi ilə bağlı Azərbaycan- Qazaxıstan, Azərbaycan-Rusiya, Qazaxıstan və Rusiya arasında indiyə qədər razılaşıdırılmış ikitərəfli əlaqələrin, eləcə də Xəzər dənizinin dibinin bölünməsi üzrə Azərbaycan, Qazaxıstan və Rusiya üçtərəfli sazişinin rolunu xüsusi qeyd edən, Azərbaycan Prezidentinin sözlərinə görə, bu sazişlər Xəzərin hüquqi statusunun hərtərəfli nizamlanması üçün vacib rol oynayır: "Azərbaycan hesab edir ki, bu sazişlərdə yer almış prinsiplər bütün Xəzəryanı dövlətlər arasında dəniz dibinin bölünməsi üzrə razılaşmaların əldə olunması üçün yaxşı əsas ola bilər. Biz Xəzər dənizinə dostluq, sülh, təhlükəsizlik və əməkdaşlıq dənizi kimi baxırıq. Azərbaycan Xəzəryanı ölkələrlə qarşılıqlı hörmət və etimada əsaslanan ikitərəfli əlaqələrin inkişafına xüsusi diqqət yetirir. Xəzəryanı ölkələr arasında sıx dostluq

əlaqələri və çoxsahəli əməkdaşlıq regionumuzda sabitlik, əmin-amanlıq və təhlükəsizliyin rəhnidir”.

Son sammitdəki razılaşmaları şərh edən politoloqların fikrinə görə, imzalanan sənədlər və birgə bəyanat gələcəkdə Xəzərin statusu ilə bağlı mövcud problemlərin aradan qaldıracağına ümid yaradır.<sup>77</sup>

#### **§1.4. Azərbaycanın Xəzər dənizinin karbohidrogen ehtiyatlarının sərbəst istehsalı və ixracı siyasətinin beynəlxalq və regional geoiqtisadi nəticələri**

Hazırda dünya geosiyasətinin və geoiqtisadiyyatının ən aktual mövzularından biri Xəzər hövzəsinin zəngin karbohidrogen yataqlarının azad və açıq rəqabət şəraitində işlənməsi, dünyanın artan enerji tələbatına cəlb edilməsi və bu məhsullar hesabına Avropa enerji bazarlarında Rusiyanın monopolist mövqelərinin qismən zəiflədilməsidir.

Məlum olduğu kimi, Xəzər hövzəsinin neft və qaz ehtiyatları ilə ən zəngin sektor Azərbaycan Türkmənistan və Qazaxıstana məxsus olsa da, dənizdə ilk kəşfiyyatı, qazıntı və hasilat işlərini keçmiş SSRİ zamanında yalnız Azərbaycan başlamış və həyata keçirmişdir. SSRİ zamanında hövzədəki bütün neft və qaz ehtiyatlarının sahibi sovet hakimiyyəti idisə, o dağılandıqdan sonra müstəqilliyini elan edən milli respublikalar, o cümlədən Azərbaycan öz ərazisindəki bütün yeraltı və yerüstü sərvətlərin sahibinə çevrilir.

Mütəxəssislərin fikrinə görə, XX əsrin sonlarında Xəzərin dünyaya açılmasında, maliyyə və texnoloji cəhətdən planetin

---

<sup>77</sup> Bax: “Şərq” qəzeti, 30 sentyabr 2014-cü il, s.3.

inkişaf etmiş dövlətlərinin diqqətinin bölgəyə yönəldilməsində, hövzənin zəngin karbohidrogen ehtiyatlarının kəşf edilməsi və istehsalında, müstəqil marşrutlarla dünya bazarlarına nəql edilməsində və bütövlükdə geosiyasi əhəmiyyətinin artırılmasında ən önəmli rol Azərbaycana məxsusdur. Azərbaycanın 1994-cü ildə “Əsrin müqaviləsi” adlanan transmilli çoxtərəfli sazişin imzalanması ilə əsasını qoyduğu və keçən müddətdə dönmədən həyata keçirdiyi **yeni neft-qaz strategiyası** bu istiqamətdə əsas və həlledici amil olmuşdur.

Müstəqilliyə qovuşduqdan sonra prezident Heydər Əliyev 1993-cü ildən başlayaraq ciddi xarici geosiyasi müdaxilələrə, kəskin daxili ictimai-siyasi, iqtisadi və mənəvi böhrana, gündügdən güclənən milli-vətəndaş qarşudurması və s. neqativ hadisələrə baxmayaraq, müstəqil Azərbaycanın milli dövlətçiliyini qoruyub saxladı, onun gələcək inkişaf resurslarının müəyyən edilməsi və istifadəsi strategiyasını irəli sürdü. 1993-1996-cı illərdə inkişafın əsas şərti olan ölkədaxili milli-vətəndaş qarşudurması dayandırıldı, ictimai-siyasi sabitlik bərpa edildi, yeni və ardıcıl daxili, xarici, milli dövlət quruculuğu və sosial-iqtisadi siyasət yürüdüldü, 1994-cü ildə Ermənistan-Azərbaycan, Dağlıq Qarabağ münaqişəsində müvəqqəti atəşkəsə nail olundu. Bütün bu proseslər Azərbaycan prezidentinə öz xalqının gələcəyi ilə bağlı həyati əhəmiyyət kəsb edən çoxsaylı strateji layihələri, o cümlədən də iqtisadi və enerji siyasətini həyata keçirməyə imkan yaratdı.

Lakin Prezident Heydər Əliyev yaxşı başa düşürdü ki, yalnız ölkənin iqtisadi inkişafına nail olmaqla, daxili iqtisadi böhrandan çıxarmaqla və ictimai-siyasi sabitliyi təmin etməklə respublikanın real müstəqilliyinə, daxili və xarici problemlərinin, o cümlədən Ermənistan-Azərbaycan, Dağlıq Qarabağ

münaqişəsinin həllinə nail olmaq olar. O dövrdə bütün bu vəzifələrin həlli milli iqtisadiyyatının inkişafı üçün lazım olan külli miqdarda *sərmayənin, qabaqcıl texnologiyanın tapılması və ölkə iqtisadiyyatına, xüsusən də əsas inkişaf resursu hesab olunan neft sənayesinə cəlb edilməsindən* keçirdi. Belə sərmayə və texnologiya bəhs olunan zaman çərçivəsində nə Azərbaycanın özündə, nə Qərb dövlətlərinin Xəzərə daxil olmasına ciddi etiraz edən Rusiya və İranda, nə də ki, Azərbaycanın müttəfiqi olan Türkiyədə var idi. Yalnız aparıcı Qərb dövlətlərində belə imkan var idi və nəyin bahasına olursa-olsun onları Azərbaycanın neft sənayesinə, iqtisadi inkişaf layihələrinə sərmayə qoyuluşuna cəlb etmək lazım idi.

Heydər Əliyevin rəhbərliyi altında 1993-cü ildən başlayaraq qısa zaman kəsiyində ölkənin çoxsaylı problemləri həll edildi. Daxili həyatda bazar iqtisadiyyatı mexanizmləri yaradıldı, dövlət mülkiyyəti özəlləşdirildi və biznes mühiti liberallaşdırıldı. Azərbaycanın beynəlxalq əlaqələrində xarici aləmlə hərtərəfli işgüzar münasibətlər quruldu, respublika iqtisadiyyatına hava-su kimi lazım olan xarici investisiya və texnologiyalar cəlb edildi, Xəzər dənizinin neft-qaz yataqlarının birgə istismarı təşkil edildi, inkişaf etmiş Qərb dövlətləri və onları təmsil edən qabaqcıl şirkətlərlə Azərbaycanın bərabərhüquqlu, qarşılıqlı-faydalı tərəfdaşlıq əlaqələri yaradıldı və s. milli geosiyasi vəzifələr həll edildi.

Müstəqilliyə qovuşduqdan sonra Azərbaycan 1993-cü ildə yeni təşəbbüslə çıxış edərək, Azərbaycanın neft və qaz ehtiyatlarına maraq göstərən, respublika iqtisadiyyatına sərmayə qoymaq istəyən, dənizin dərin qatlarında neft və qaz çıxarmaq üçün qabaqcıl texnologiyaya malik olan hər bir dövlətlə əməkdaşlıq istəyini bəyan edir. Göründüyü kimi, Azərbaycan

Xəzər dənizinin ona məxsus milli sektorundakı enerji yataqlarının istehsalını artıq təkbaşına deyil, (əslində buna onun nə maddi, nə də ki, texnoloji imkanları cavab verirdi) həm bölgə, həm də dünyanın aparıcı ölkələrini, onları təmsil edən transmilli neft şirkətlərini də cəlb etməklə istismar etmək iradəsi ortaya qoyur. Ortada həm də təkcə Xəzər dənizinin Azərbaycana məxsus sektorundakı karbohidrogen yataqlarının mənim-sənilməsi deyil, eyni zamanda hasil olunan neftin alternativ yollarla dünya bazarlarına çıxarılması niyyəti mövcuddur. Tezliklə Azərbaycan bu işdə yeni-yeni beynəlxalq tərəfdaşlar tapmaq istiqamətində ciddi fəaliyyətə başlayır. Bununla bağlı qısa müddətdə bütün səviyyələrdə xarici maraqlı dairələrlə, böyük və imkanlı dövlətlərlə, transmilli enerji şirkətləri ilə çoxsaylı görüşlər keçirildi və danışıqlar aparıldı. Nəticədə 1994-cü ildə bəhs olunan neft-qaz müqaviləsi imzalandı.

Bəhs olunan dövrdə Azərbaycana, eləcə də Xəzər regionunun neft və qaz ehtiyatlarına ən çox maraq göstərən və tələb olunan maliyyə-texniki imkanlara cavab verən, müasir standartlarla Xəzər dənizinin dərin qatlarında neft-qaz çıxarmaq gücündə olan dövlətlər ABŞ, Böyük Britaniya, Fransa, İtaliya, Yaponiya, Norveç, o cümlədən bu ölkələrə məxsus dövlət və özəl şirkətlər idi. Bütün dünyada aparıcı iqtisadi-siyasi nüfuzə malik olan bu dövlətlərin hər biri SSRİ dağıldıqdan sonra öz enerji ehtiyacları və maraqları çərçivəsində Azərbaycanın və bütövlükdə Xəzər regionun zəngin karbohidrogen ehtiyatlarına maraq göstərirdilər. Lakin bölgədəki qeyri-sabit və əlverişsiz vəziyyət, Rusiya və İran kimi region ölkələrinin həmin vaxt öz qarşılıqlarında “kənar” ölkələri görmək istəməməsi və bölgədə ciddi geosiyasi təsirə malik olmaları xarici aktorların bölgəyə daxil olmasının qarşısını kəsirdi.

Azərbaycan həmin dövrdə Qərbin inkişaf etmiş ölkələri ilə enerji sahəsində transmilli əlaqələr yaratmaqla, öz təbii sərvətlərinin bir hissəsini onların xeyirinə güzəştə getməklə bir tərəfdən özünün geosiyasi mövqelərini möhkəmlətmək, dövlət müstəqilliyini dönməz etmək, üzləşdiyi Ermənistan-Azərbaycan, Dağlıq Qarabağ probleminin ədalətli həllinə nail olmaq, Azərbaycanın haqlı mövqelərinin dəstəklənməsini təmin etmək, müəyyən mənada Qərbin hərbi-siyasi yardımını almaq niyyəti güdüdü, digər tərəfdənsə millii iqtisadi potensialını gücləndirmək, dövlət idarəçilik institutlarını, milli ordusunu yaratmaq, sosial-iqtisadi islahatlar aparmaq, demokratik, hüquqi dövlət qurmaq və s. sahələrində xarici dəstək almaq istəyirdi. Azərbaycan eyni zamanda, bölgənin Rusiya, Türkiyə, İran, Səudiyyə Ərəbistanı, Gürcüstan, Ukrayna kimi dövlətlərini və onlara məxsus aparıcı şirkətləri də Xəzər dənizində və Cənubi Qafqazda reallaşdırılan transmilli layihələrə cəlb etməyə və bununla da bölgədə mehriban dostluq və qonşuluq münasibətləri yaratmağa çalışırdı. Lakin bu ölkələrin bəzilərinin bu sahədə Azərbaycanla və Qərblə geoiqtisadi tərəfdaşlıq etmək niyyəti yox idi, digərlərinin isə buna texniki-maliyyə imkanı yetmirdi. Buna baxmayaraq, Heydər Əliyev iradəsinin gücü və diplomatiyasının məharəti ilə Azərbaycan əksər region ölkələrini, hətta ən qatı opponentləri belə bu layihədə iştiraka razı sala bildi.

20 sentyabr 1994-cü ildə Bakının Gülüstan sarayında “Əsrin müqaviləsi” adlanan ilk transmilli neft sazişi imzalandı. Xəzər dənizinin Azərbaycan sektorunda “Azəri”, “Çıraq” və “Günəşli” yatağının birgə işlənməsi haqqında ilk sazişin imzalanması ilə Azərbaycanın neft sənayesi tarixində tamamilə yeni bir dövr başladı. Bu tarixi sənədin imzalanma mərasimində 7

ölkənin 11 neft şirkəti təmsil olunurdu. Müqaviləyə əsasən, dünyanın ABŞ, Rusiya, Fransa, Türkiyə, Böyük Britaniya, Norveç kimi dövlətlərinə məxsus olan aparıcı şirkətlər 10 milyard ABŞ dollarına bərabər ortağ vəsait yatırmaqla, Xəzər dənizinin Azərbaycan sektorundan 30 il müddətinə dəyəri 50 milyard dollara bərabər olan 511 milyon ton neft çıxarmağı hədəfə alırdılar. Müqaviləyə görə, ümumi investisiya qoyuluşu 7,4 milyardını Qərb şirkətləri qoymalı idi.

Layihədə investisiya qoyuluşu üzrə iştirakçı şirkətlərin payı aşağıdakı kimi idi:

<b>Şirkətlər</b>		<b>İnvestisiya payı</b>
British Petroleum (Böyük Britaniya)	-	17,12%
Amoko (ABŞ)	-	17,01%
LUKOyl (Rusiya)	-	10%
Penzoil (ABŞ)	-	9,81%
Exxon (ABŞ)	-	8,00%
Statoyl (Norveç)	-	8,56%
Itochu Slodzi (Yaponiya)	-	7,45%
Ramko Energy Group (Böyük Britaniya)	-	2,0825%
Unocal (ABŞ)	-	11,2%
Turkish Petroleum Cor. (Türkiyə)	-	5%
Delta Nimur Kharar (Səudiyyə Ərəbistanı)	-	1,68%
ARDNŞ (Azərbaycan)	-	5%

Göründüyü kimi, qoyduqları vəsaitin miqdarına müvafiq olaraq aparıcı Qərb dövlətlərini təmsil edən şirkətlərə “Əsrin müqaviləsi”ndə ən çox pay ayrılmışdı. Bu dövlətlər içərisində ən mühüm pay isə ABŞ və Böyük Britaniya şirkətlərinə məxsus idi. “Əsrin müqaviləsi” layihəsində aparıcı Qərb dövlətləri ilə yanaşı, Azərbaycan hökuməti bölgədə böyük nüfuza malik olan Rusiya Federasiyasına məxsus olan “LUKOyl” şirkətinə də 10 faizlik pay ayırmışdı. Baxmayaraq ki, İran neft şirkətlərinin konsorsiumda iştirakına ABŞ və bəzi Qərb dövlətləri açıqdan-açığa etiraz edirdilər. Lakin, Azərbaycan rəhbərliyi bütün bunları bitərəfləşdirərək müqavilədə İran şirkətinin təmsilçiliyinə də şərait yaratdı.

“Əsrin müqaviləsi” sazişinin Azərbaycanın təşəbbüsü ilə, guya onlarla razılaşıdırılmadan hazırlandığına görə həmin dövrdə bir sıra Rusiya və İran dairələrini narazı salmışdı. Bu ölkələri təmsil edən müəyyən qüvvələr “Xəzər dənizi bütün Xəzəryanı dövlətlər üçün ümumdür və onu milli sektorlara bölmək olmaz”, “Azərbaycanın birtərəfli qaydada neft müqavilələri bağlamaq və “Azəri”, “Çıraq”, “Günəşli” yataqlarından neft çıxarmaq hüququ yoxdur” və s. şəkildə bəyanatlar səsləndirərək, müqavilənin bağlanmasına və həyata keçirilməsinə ciddi cəhdlə mane olmağa çalışırdılar.

Müqavilə imzalandıqdan dərhal sonra bəzi xarici qüvvələrin iştirakı ilə Azərbaycan Respublikasının daxilində də bir çox antidövlət aksiyalarına əl atıldı, siyasi hakimiyyət çevrilişinə, bəzi hakimiyyət nümayəndələrinə qarşı sui-qəsdlərə və s. cəhd göstərildi Lakin Azərbaycan Respublikası bütün bu sınaqlardan, çətinliklərdən dəyanətlə çıxdı, təzyiqləri aradan qaldıra bildi və xarici müqavimətlərə sinə gərdi. Eyni zamanda məhz dünyanın aparıcı dövlətlərinin, onları təmsil edən neft

şirkətlərinin müstəqil Azərbaycan dövlətinə göstərdiyi etimad və ardıcıl dəstək nəticəsində tezliklə imzalanmış neft-qaz müqaviləsinin həyata keçirilməsinə şərait yaratdı.

Mütəxəssislərin fikrinə görə, “Əsrin müqaviləsi” çərçivəsində həyata keçirilən transmilli layihələr Cənubi Qafqaz və Xəzər hövzəsinin digər dövlətləri ilə müqayisədə *Azərbaycanın beynəlxalq aləm üçün geosiyasi və geoiqtisadi dəyər ölçülərini xeyli artırdı, regional və beynəlxalq perspektivini yüksəltdi, xarici aləmlə tərəfdaşlıq münasibətlərinə və milli inkişafına ciddi təsir göstərdi.* Ölkənin təbii-mineral ehtiyatlarından, Qərblə-Şərq, Şimalla-Cənub arasındakı siyasi, hərbi, ticarət və s. əlaqələrə müsbət təsir göstərən coğrafi mövqeyindən, mövcud nəqliyyat-kommunikasiya və tranzit imkanlarından düzgün bəhrələnərək, formalaşdırdığı və yürütdüyü yeni geoiqtisadi siyasət ölkəni dünya siyasətinin mərkəzinə çıxardı. Azərbaycanla və onun enerji daşıyıcıları ilə bu gün tək-cə bölgənin Rusiya, İran, Türkiyə kimi ölkələri deyil, həmçinin ABŞ, Avropa İttifaqı, Yaponiya, Çin və bir çox inkişaf etmiş digər Qərb və Şərq dövlətləri ciddi maraqlanırlar.

Bu sazişlərin imzalanması tezliklə planetin əsas fəvqəlgüclərinin, aparıcı maliyyə və iqtisadi institutlarının, beynəlxalq transmilli təşkilatların diqqətini, maliyyə-texniki imkanlarını və inkişaf resurslarını həm Azərbaycana, həm də bütövlükdə Xəzər hövzəsinə yönəltdi. Bu vəziyyət bölgə ölkələrinə qabaqcıl dünya şirkətləri ilə qarşılıqlı-səmərəli əməkdaşlıq üçün əlverişli şəraiti yaratdı. Neft müqavilələri bağlandıqdan sonra tək-cə xarici ölkə rəsmilərinin deyil, həm də əksər dünya siyasətçilərinin, biznesmenlərinin, politoloqlarının nəzər diqqəti Azərbaycana və Cənubi Qafqaza yönəldi. Bu müqavilələrlə və ötən müddətdə aparılan uğurlu enerji siyasətinin nəticəsində

Azərbaycan Respublikasının dövlət müstəqilliyi daha da möhkəmləndirildi. Respublikanın təhlükəsizliyinin, dinamik inkişafının və gələcək tərəqqisinin möhkəm təməli qoyuldu. Aparılan ardıcıl neft siyasətinin müvəffəqiyyətlə həyata keçirilməsi sayəsində Qərbi dünyasının Azərbaycana olan etimadı artdı. Aparıcı dünya dövlətləri ilə Azərbaycan arasında olan qarşılıqlı etimad və tərəfdaşlıq əlaqələri dərinləşdi.

Azərbaycanın yeni neft strategiyası 1996-cı ildən başlayaraq tədricən öz müsbət nəticələrini verərək, ölkəyə dünya iqtisadiyyatına və siyasətinə inteqrasiya istiqamətində ciddi addımlar atmağa imkan yaratdı. Xüsusən, *“Əsrin müqaviləsi” bir dövlət olaraq Azərbaycanın dünyada və regionda geosiyasi və geoiqtisadi əhəmiyyətini artırdı, bölgədə və dünyada arzuolunan iqtisadi tərəfdaşa çevrildi.* Mövcud şərait Azərbaycan hökumətinə ölkə daxilində dinamik sosial-iqtisadi, siyasi və mədəni inkişaf kursu həyata keçirməyə imkan yaratdı ki, bu da geosiyasi anlamda Azərbaycanın regional və beynəlxalq əhəmiyyətini, geoiqtisadi dəyərini yüksəltdi, müstəqil dövlət olaraq perspektivlərini artırdı. O vaxta qədər Cənubi Qafqaz və Xəzər hövzəsinin ən problemlili, daxili münaqişələrin, etnik-millili, sosial və dini qarşıdurmaların tüğyan etdiyi ölkəsi sayılan Azərbaycan, tezliklə regionda *geosiyasi və geoiqtisadi cəhətdən ən əhəmiyyətli bir ölkəyə, arzuolunan iqtisadi tərəfdaşa və ciddi perspektivlər vəd edən dövlətə* çevrildi. Digər iki Cənubi Qafqaz respublikası- Gürcüstan və Ermənistandan fərqli olaraq, böyük iqtisadi, əmək resursları və insan potensialına, zəngin enerji mənbələrinə, əlverişli coğrafi mövqeyə və ən əsası, tam müstəqil, balanslı, təkmil daxili və xarici siyasət kursuna, aydın geostrateji, geoiqtisadi mövqeyə malik

olması- *Azərbaycana regionun vahid liderinə çevrilməsi imkanı yaratdı.*

Azərbaycan Respublikasının yürütdüyü yeni neft strategiyası və enerji təhlükəsizliyi siyasəti uğurla həyata keçirildikcə ölkənin beynəlxalq nüfuzu da keçən müddətdə ardıcıl olaraq yüksəlmişdir. Birinci müqavilədən keçən bir neçə il ərzində Azərbaycanın yeni neft strategiyası çərçivəsində dünyanın 14 dövlətinə məxsus 32 aparıcı şirkətlə daha 20 yeni neft-qaz müqavilələri bağlandı. Bu müqavilələr əsasında 30 il müddətinə Azərbaycanın təkə neft-qaz sənayesinə 60 milyarddan çox dollar həcmində xarici investisiya qoyulması nəzərdə tutulurdu. Verilən rəsmi məlumatlara görə keçən müddətdə yalnız “Əsrin müqaviləsi” çərçivəsində Azərbaycan iqtisadiyyatına qoyulan xarici sərmayələrin həcmi 6 milyard manatdan çox və neft sənayesinə qoyulan sərmayələrin ümumi həcmi isə 20 milyarda yaxın olmuşdur. Sovet İttifaqının keçmiş respublikaları içərisində adambaşına düşən xarici sərmayələrin həcminə görə Azərbaycan birinci yeri tutur və bir çox Şərqi Avropa ölkələrini ötüb keçir.

Əlbəttə, bütün bu keyfiyyətlərin qazanılması Azərbaycan dövlətinə və onu idarə edənlərə heç də, asan və rahat başa gəlməmişdir. Prezident Heydər Əliyevin nümayiş etdirdiyi böyük iradə, ortaya qoyduğu ciddi zəhmət və düşünülmüş siyasət olmasaydı, yəqin ki, dünya ekspertləri bu ölkə haqqında hazırda tamamilə fərqli fikirdə olacaqdı. Azərbaycan Respublikasının Prezidenti İlham Əliyev müstəqillik əldə edildikdən sonra Azərbaycanın keçdiyi geosiyasi inkişaf yolunu xarakterizə edərək söyləmişdir ki, 1993-cü ildən sonrakı dövrdə Azərbaycanın milli dövlətçiliyi qorunub saxlandı və yenidən quruldu, onun inkişaf strategiyası müəyyənləşdi, ölkə özünü bütün

dünyaya perspektivli və etibarlı tərəfdaş, ləyaqətli dövlət kimi təqdim edə bildi.<sup>78</sup>

Yeni neft strategiyası ilk öncə Azərbaycanın ABŞ və Avropa İttifaqı ölkələri ilə münasibətlərinə xeyli müsbət təsir göstərdi. Xüsusən, ABŞ hökuməti keçən müddətdə Azərbaycanın enerji siyasəti, yeni neft-qaz ixracı təşəbbüslərini, eləcə də Şərq-Qərb nəqliyyat-kommunikasiya dəhlizi yaratmaq istiqamətindəki əksər səylərini ardıcıl olaraq dəstəkləmiş və bütün transmilli layihələrin təkcə Azərbaycana deyil, bütün regiona fayda gətirməsinə yardım etmişdir. ABŞ-ın sabiq Prezidenti Uilyam Klintonun 20 sentyabr 1994-cü ildə göndərdiyi teleqramda Azərbaycanın təşəbbüsü ilə imzalanan neft sazişinin önəmini belə dəyərləndirirdi: “Birləşmiş Ştatlar tarixdə bir növ sazişlər arasında ən böyüyü olan bu müqaviləni alqışlayır. O, bütün tərəflər üçün mənfəətli olacaq və ölkələrimiz arasında artmaqda olan iqtisadi-ticarət əlaqələrinin möhkəmlənməsinə xidmət edəcəkdir.”<sup>79</sup>

ABŞ administrasiyası bu gün də Azərbaycanın və eləcə də Xəzəryanı bölgənin iqtisadi cəhətdən güclənməsinə, region dövlətlərinin azadlığının və suverenliyinin möhkəmləndirilməsinə olduqca böyük dəstək verir, bölgədəki transmilli layihənin həyata keçirilməsinə hər vasitə ilə yardım edir. Sabiq prezident C. Buş Azərbaycan Respublikasının Prezidenti Heydər Əliyevə ünvanladığı 14 iyun 2001-ci il tarixli məktubunda yazırdı: “Həyata keçirilən neft-qaz layihələrinin Azərbaycanı tezliklə güclü, sabit və dinamik inkişaf edən iqtisadiyyata malik dövlət edəcəyinə qəti əminəm”. Sevindirici haldır ki, istər ABŞ hökumətinin sabiq prezidenti B. Klintonun, istərsə də hazırkı

---

<sup>78</sup> Bax: “Azərbaycan” qəzeti, 26 may 2012-ci il

<sup>79</sup> Bax: Azər.TAC-ın xəbər bülleteni, 21 sentyabr 1994-cü il.

rəhbərliyinin başda C. Buş olmaqla, digər senator və konqresmenlərinin Azərbaycanın enerji siyasətinə münasibətdə dəyişməz mövqe nümayiş etdirməsi bu siyasətin gələcək uğurlarına da inam yaradır.

Azərbaycanın enerji siyasəti Böyük Britaniya, Fransa, Türkiyə, Yaponiya, Norveç, Almaniya kimi digər nüfuzlu dövlətləri tərəfindən də tam rəğbətlə qarşılır. Onlar son dövrlər ölkəmizin iqtisadiyyatının inkişaf etdirilməsi sahəsində əldə etdiyimiz nailiyyətlərə yüksək qiymət verir, həyata keçirilən islahatların təşəkkül tapmasına və bazar iqtisadiyyatı yolunda daha böyük uğurlar əldə olunmasına dəstək verirlər.

Azərbaycanın həyata keçirdiyi yeni neft strategiyası və onun təşəbbüsü ilə reallaşdırılan çoxsaylı transmilli enerji, nəqliyyat-kommunikasiya və dəhliz layihələrinin işə düşməsi faktiki olaraq bu ölkəni Xəzər-Qara dəniz hövzəsi və Cənubi Qafqazın lider dövlətinə çevirdi. Bəzi nüfuzlu qərb tədqiqatçıların fikri ilə ifadə etsək: *“Azərbaycana Cənubi Qafqazda ətraf ölkələrin geosiyasi kursunu müəyyən edən” lider dövlət mövqeyi qazandırdı.* Əlbəttə, bütün bunlar regional və beynəlxalq səviyyədə müəyyən iqtisadi, siyasi, sosial-mənəvi üstünlüklər qazandırmaqla yanaşı, həm də ölkə qarşısında daxili həyatda, yerləşdiyi Xəzər-Qara dəniz hövzəsi və Cənubi Qafqazda, o cümlədən bütün dünyada xüsusi düşünülmüş və davamlı geosiyasi fəaliyyət göstərmək kimi vacib tələblər qoydu.

Mütəxəssislərin fikrinə görə, yeni yüzillikdə Azərbaycan enerji siyasəti qarşısında dayanan əsas geoiqtisadi vəzifələrdən biri bölgədə və dünyada yeni-yeni enerji ixracı marşrutlarının, xüsusən sərfəli təbii qaz satış bazarının axtarışı, enerji ixracının şaxələndirilməsi siyasətini davam etdirilməsi və s. ibarət idi. Bu istiqamətdə Azərbaycan prezidenti İlham Əliyevin

ciddi səyi ilə bir neçə il idi ki, regional və beynəlxalq aləmlə tərəfdaşlıq istiqamətində xüsusi düşünülmüş fəaliyyət həyata keçirilirdi. Həmin fəaliyyətin nəticəsi kimi 2013-cü ilin dekabr ayının 17-də Bakıda “Şahdəniz” layihəsinin ikinci mərhələsi üzrə Azərbaycan Dövlət Neft Şirkəti ilə British Petroleum arasında investisiya sazişi və “Cənubi qaz dəhlizi” barədə Azərbaycan, Albaniya, Xorvatiya və Çernoqoriya dövlətləri arasında anlaşma memorandumu imzalanmışdır.<sup>80</sup>

Bundan əvvəl Azərbaycan «Şahdəniz-2» layihəsi çərçivəsində yaradılmış «Şahdəniz» konsorsiumunun hasil ediləcək təbii qazın Avropaya çatdırılması üçün boru kəmərinin seçilməsi ilə bağlı qəbul etdiyi qərarı iyunun 28-də rəsmən açıqlamışdı. Məlumata görə konsorsium son iki il ərzində gələcəkdə istehsal ediləcək qazın Avropaya nəqli üçün boru kəmərinin bir neçə variantını nəzərdən keçirmiş və TAP (Trans Adriatic Pipeline) üzərində dayanmışdır. Uzunluğu 870 km olacaq TAP kəmərinin “Şahdəniz 2” layihəsi üzrə istehsal olunacaq Azərbaycan qazının Türkiyə, Yunanıstan və Albaniya ərazisi ilə İtaliyaya çatdırılacağı nəzərdə tutulur ki, bu layihənin ümumi dəyərinin təxminən 2,2 mlrd. ABŞ dolları təşkil edəcəyi proqnozlaşdırılır.<sup>81</sup>

Müqavilədə «Şahdəniz 2» tərəfdaşlarının payı aşağıdakı kimi planlaşdırılır: BP (operator - 28,8%), ARDNŞ (16,7%), «Statoil» (15,5%), «Total» (10%), «LUKoil» (10%), NICO (10%) və TPAO (9%). «BOTAŞ» və BP-nin TANAP-da 2014-cü ildə başa çatması gözlənilən iştirak paylarının alınması

---

<sup>80</sup>Bax: APA xəbər agentliyinin bülleteni, 17.12.2013/www.apa.az

<sup>81</sup> «Şahdəniz» yatağı 1999-cu ildə kəşf olunub. Azərbaycan 2006-cı ildən etibarən «Şahdəniz-1» layihəsi çərçivəsində Gürcüstan və Türkiyəyə qaz ixrac edir.

əməliyyatından sonra TANAP tərəfdaşları bu şirkətlər olacaq: ARDNŞ, (operator - 68%), «BOTAŞ» (20%) və BP (12%).

TAP tərəfdaşları aşağıdakı şirkətlərdir: ARDNŞ (20%), BP (20%), «Statoil» (20%), «Fluxys» (16%), «Total» (10%), E.ON (9%) və «Axpo» (5%).<sup>82</sup>

Layihədə ümumi uzunluğu 3500 kilometrədən artıq olan Azərbaycan və Gürcüstanı birləşdirən Cənubi Qafqaz Boru Kəməri infrastrukturunun genişləndirilməsi, Türkiyənin şərqi-ndən qərbinə qədər davam edəcək TANAP (Trans-Anadolu boru kəməri) kəmərinin inşası və Yunanıstan, Albaniya, İtaliyanı birləşdirəcək TAP (Trans-Adriatik boru kəməri) kəmərinin çəkilişi nəzərdə tutulur.

Mütəxəssislərin fikrinə görə, ümumi dəyəri 45 milyard ABŞ dolları həcmində qiymətləndirilən “Şahdəniz 2” sazişi dünyanın indiyə qədər imzalanmış ən nəhəng enerji layihəsi hesab olunur. Bu layihə həm də Azərbaycan tarixində bir layihəyə nəzərdə tutulan ən böyük birbaşa investisiya yatırımıdır. Layihə mövcudluğu təsdiq edilmiş 3 trilyon kubmetr Azərbaycan qazını 100 il müddətinə birbaşa Avropa bazarına çıxararaq, ölkəni dünyada həm neft, həm də mühüm qaz ixracatçısına çevirir. Bu uzun illər Azərbaycanın milli gəlirlərinin formalaşmasının diversifikasiyasını təmin edir.

XXI əsrin sazişi kimi dəyərləndirilən “Şahdəniz 2” layihəsinin icrası çərçivəsində ölkə daxilində 30 mindən çox yeni iş yerinin açılması planlaşdırılır ki, bu da mütəxəssislərin fikrinə görə, müasir mühəndis və menecerlərə yeni imkanlar yaratmaqla Azərbaycanda yeni nəsil insan kapitalının inkişafına böyük təkan olacaqdır.

---

<sup>82</sup> Bax: APA xəbər agentliyinin bülleteni, 17.12.2013 /www.apa.az

Bu layihə siyasətşünasların fikrinə görə, həm də Azərbaycan Respublikasının Prezidenti İlham Əliyevin təşəbbüskar, müstəqil və cəsarətli siyasətini dünyada ön plana çıxardır və Azərbaycanın dünyada etibarlı tərəfdaş ölkə kimi rolunu yüksəltmişdir. Əgər 1994-cü ildə imzalanmış "Əsrin müqaviləsi" Azərbaycanda XX əsrin layihəsi hesab edilirdisə, şübhəsiz ki, 17 dekabr 2013-cü ildə imzalanmış "Şahdəniz-2" layihəsi üzrə investisiya qərarı Azərbaycan və bütöv region üçün XXI əsrin önəmli layihəsidir. İqtisadi əhəmiyyəti qədər siyasi əhəmiyyəti də böyük olan bu layihə ilə Qafqaz - Balkanlar, Qafqaz - Cənubi Avropa, Xəzər bölgəsi və Avropa ölkələri arasında əməkdaşlıq yeni müstəviyə qədəm qoyacaq və Azərbaycanın global önəmi daha da artacaq.<sup>83</sup>

Layihənin birinci mərhələsi 2019-cu ilin əvvəlindən etibarən işə düşəcək və hər il 10 milyard kubmetr Azərbaycan qazı Cənubi Avropaya, 6 milyard kubmetr isə Türkiyəyə ixrac ediləcək. 2019-2025-ci illərdə layihənin imkanları genişləndikdən sonra başqa şirkətlərin və ölkələrin də bu layihəyə qoşulacağı ehtimal olunur.

Azərbaycanın həyata keçirdiyi transmilli enerji siyasətinin əsas istiqamətlərindən biri də yerləşdiyi Avrasiya bölgəsində- *Qara-Xəzər dənizi hövzəsi də daxil olmaqla, əksər postsovet məkanının enerji ehtiyaclarının təmin olunmasında yaxından iştirak etməkdən ibarətdir*. Azərbaycan keçən dövrdə ona məxsus neft və qaz məhsullarını sərfəli qiymətlərlə və müstəqil ixrac marşrutları ilə Türkiyə və Avropa bazarlarına çıxarmaqla, bu bazarlarda özünə yer tutmaqla yanaşı, həm də onu əhatə edən, keçmişdə onunla bir geosiyasi məkanı bölüşən

---

<sup>83</sup> Bax: "Azərbaycan" qəzeti, 19 dekabr 2013-cü il.

ölkələrin daxili bazarlarında mövqə qazanmaq və yer tutmaq uğrunda fəaliyyətə qoşulmuşdur.

Məlum olduğu kimi, bu məkanın əksər neft və qaz kəmərləri, yanacaq bazaları və təminat strukturları keçmişdə SSRİ-yə, sonrakı illərdə isə Rusiyaya məxsus olmuşdur. Lakin, mütəxəssislərin fikrinə görə, Rusiyanın son zamanlar öz inhisarçı mövqeyindən sui-istifadə edərək tez-tez yerli ölkələri qiymət şişirtmələri ilə sınağa çəkməsi, onlara bu və ya digər geosiyasi, geoiqtisadi təzyiqlər göstərməsi bir tərəfdən, keçmiş postsovet ölkələrini özünə daha etibarlı və səmərəli enerji mənbələri axtarmağa sövq etmişdir. Digər tərəfdən, Azərbaycanın bölgədə reallaşdırdığı yeni enerji siyasəti həmin ölkələrə Rusiyadan fərqli olaraq, daha əlverişli şərait yaratmış və etibarlı, səmərəli, bərabərhüquqlu tərəfdaşlıq imkanı qazandırmışdır. Nəticədə bu ölkələr getdikcə Rusiyanın enerji təsirindən qurtulmaq və öz təhlükəsizliyini təmin etmək üçün üzvlərini Azərbaycana tutmağa məcbur olmuşlar. Son beş ildə Rusiyanın Gürcüstan, Ukrayna, Belarus, Moldova və Baltıqyanı respublikalarla münasibətində müşahidə olunan ziddiyyətli və qeyri-sabit vəziyyət Azərbaycanın daha geniş formada postsovet enerji bazarına daxil olmasına əlverişli şərait yaratmışdır.

Mütəxəssislər, Azərbaycanın bu istiqamətdə reallaşdırdığı enerji siyasətinin gələcək perspektivlərini yüksək qiymətləndirirlər. Məsələn burasındadır ki, son zamanlar Azərbaycanın bölgədə və dünyada qazandığı “etibarlı tərəfdaş” imici, həyata keçirdiyi enerji ixracının şaxələndirilməsi siyasəti, bəhs olunan ölkələrin Rusiyanın geosiyasi təzyiqlərindən xilas olaraq öz enerji təhlükəsizliyini daha etibarlı şəkildə təmin etmək istəyi və s. də onun xeyirinə işləmiş və bu dövlətlərin üzünü Xəzərin Cənub sahillərinə çevirmişdir. Hazırda həm Ukrayna, həm də

Belarus Azərbaycan neftinin və qazının Gürcüstan ərazisindən keçməklə müxtəlif vasitələrlə- kəmərlər və sıxılaraq tankerlərlə Ukrayna ərazisinə daşınması, oradan da köhnə Odessa-Brodı və s. kimi mövcud neft-qaz kəmərlərinin imkanlarından istifadə edərək, öz ölkələrinin enerji ehtiyaclarının təmin olunması üçün ciddi iş aparırlar. Keçən illərdə Gürcüstanın, bu yaxınlarda isə Belarusun Rusiya ilə yaranmış enerji münaqişəsinin həll etmək və ölkələrini böhrandan çıxarmaq məqsədilə Azərbaycana müraciət etməsi və qarşı tərəfdən onlara göstərilən müsbət münasibət, Ukrayna hökumətinin öz daxili neft və qaz ehtiyaclarını Azərbaycanın neft-qaz məhsulları ilə təmin etmək istəyi və s. məsələlər bunun əyani sübutudur. Hazırda, hər iki dövlətin rəsmiləri ildə təxminən 4 milyon ton neft və gələcəkdə 5-8 mlrd. kub. metr qaz almaq, Qara dənizin Gürcüstan limanlarından Ukrayna limanlarına, oradan da mövcud infrastrukturlarla bu ölkələrə ixrac etmək məsələsi ətrafında Azərbaycan hökuməti ilə danışıqlar aparmaq istəyini bəyan edirlər. Gözlənilir ki, Azərbaycan Prezidenti İlham Əliyevin 2010-cu ilin oktyabr ayında Ukraynaya reallaşdıracağı rəsmi səfər çərçivəsində “Ukratnafta” ilə ADNŞ arasında hər ay 240 min ton Azərbaycan neftinin Ukraynaya ixracı, ADNŞ-in Ukraynada yanacaq doldurma məntəqələrinin açılması və enerji əməkdaşlığı sahəsində digər müqavilələr imzalansın. Ukrayna tərəfinin bəyanatlarına görə, bu ölkə gələcəkdə hər ay orta hesabla Azərbaycandan 400 min tona qədər xam neftin alınması və Ukraynanın neftayırma zavodlarında işlənərək ölkənin ehtiyaclarına yönəlməsi marağındadırlar. Son zamanlar Belarus hökuməti də təxminən oxşar fəaliyyəti həyata keçirmək niyyətində olduğunu bəyanat etmişdir.<sup>84</sup>

---

<sup>84</sup> Вах: газ. “Зеркало”, №184, 9 октября 2010 г.

Azərbaycanın postsovet məkanında həyata keçirdiyi enerji siyasətinin ən perspektivli istiqaməti, mütəxəssislərin fikrincə, gələcəkdə maye qazın Gürcüstan üzərindən Qara dənizin dibi, o cümlədən tankerlər vasitəsilə Ukraynaya nəqli, oradan da Ukrayna və Belarusun həm daxili ehtiyacları üçün istifadəsi, həm də bu ölkələrin Avropaya mövcud olan transmilli qaz kəmərləri vasitəsilə Qərb bazarlarına göndərilməsi ideyasıdır. Son aylarda Rusiyanı ən çox narahat edən də məhz bu məsələdir. Rusiyanın Ukrayna və Belarusla yaranmış qaz münaqişəsi zəminində bu ölkələrin tez-tez Azərbaycan, Türkmənistan və Qazaxıstanın adını hallandırması və dar məqamda onlara üz tutması Rusiyanın rəsmi dairələrini getdikcə daha çox qıcıqlandırır və narahatlığını artırır,

Bundan başqa, Azərbaycanın qaz ixracının şaxələndirilməsi çərçivəsində son zamanlar Gürcüstan, Rumıniya, Bolqarıstan və Macarıstanla sıxılmış qazın Cənub-Şərqi Asiya ölkələrinə ixracı layihəsi çərçivəsində imzaladığı müqavilələr əsasında Qara dəniz hövzəsində yaradılacaq qazpaylayıcı stansiyalardan Ukrayna, Belarus və Moldovanın da gələcəkdə qaz almaq imkanları müzakirə olunur.

Beləliklə, görüldüyü kimi, Azərbaycanın həm bölgədə, həm də dünyada fəal şəkildə həyata keçirdiyi transmilli neft və qaz siyasəti getdikcə Rusiyanı narahat etməkdədir. Bunun əsas səbəbi, mütəxəssislərin fikrinə görə, Azərbaycan neftinin və qazının Rusiyanın ənənəvi inhisarında olan məkanlara daha çox miqdarda daxil olması və onun inhisarını pozmasıdır. Azərbaycan və digər enerji ölkələri Rusiyanın bu məkanda istədiyi qiymətə neft və qaz məhsulları satmasına mane olur. Odur ki, son zamanlar Rusiya Azərbaycanın artan enerji ixracı məhsullarını yerindəcə alaraq, bölgənin neft-qaz məhsullarını

bir əldən dünya bazarlarına çıxartmaq siyasəti yürüdür. Rusiya dünya enerji bazarında öz qiymət siyasətini qorumaq üçün, Azərbaycanın malik olduğu neft və qaz məhsullarını daha çox miqdarda əldə etməklə, onun dünya bazarına yolunu bağlamaq istəyir.

Əksər geosiyasətçilər hesab edir ki, Azərbaycanın malik olduğu enerji ehtiyatlarının xarici transmilli aktorlarla birgə işlənmək, istehsal edilən məhsulların sərbəst və alternativ yollarla maneəsiz olaraq dünya və bölgə bazarlarına çıxarmaq təşəbbüsü, dünya ölkələri ilə enerji təhlükəsizliyi sahəsində yaratdığı möhkəm tərəfdaşlıq münasibətləri həm də bunun bölgənin geosiyasi və geoiqtisadi vəziyyətini kökündən dəyişdi. Bu layihələr təkcə bu gün deyil, bütün XXI əsrdə Avropanın enerji təhlükəsizliyinə həlledici təsir göstətməklə yanaşı, həm də əksər Xəzər-Qara dəniz hövzəsi və Cənubi Qafqaz ölkələrinin inkişafına, bölgə xalqlarının sabit və firəvan həyatına xidmət edəcəkdir. Fikrimizcə, reallaşdırılması yüz illəri əhatə edəcək bu layihələrin getdikcə Xəzər hövzəsi və Cənubi Qafqazı daha sürətlə transmilliləşdirməsi və dünya orbitasına daha sıx bağlanması, nəticədə həm də bütün regional münaqişələrin səhmana düşməsinə, o cümlədən Azərbaycan- Ermənistan, Dağlıq Qarabağ münaqişənin həllinə, Dağlıq Qarabağda və Cənubi Qafqazın digər məkanlarında uzun müddətdir sürən etnik-separatçı meyillərin aradan qalxmasına öz müsbət təsirini göstərəcəkdir.

## II FƏSİL

### **XƏZƏR-QARA DƏNİZ HÖVZƏSİ VƏ CƏNUBİ QAFQAZIN TRANSMİLLİ ENERJİ İXRACI SİSTEMİ: BEYNƏLXALQ, REGIONAL VƏ YERLİ MARAQLAR, AZƏRBAYCANIN ENERJİ İXRACININ ŞAXƏLƏNDİRİLMƏSİ SİYASƏTİ VƏ ONUN REGIONUN ÜMUMİ GEOİQTİSADİ VƏZİYYƏTİNƏ TƏSİRİ**

#### **§2.1. Xəzər-Qara dəniz hövzəsi ölkələri və digər beynəlxalq dairələrin enerji ixracı maraqları və bunun bölgənin ümumi geoiqtisadi vəziyyətinə təsiri**

SSRİ-nin dağılması, Orta Asiya və Xəzər hövzəsinin zəngin enerji resurslarının dünyaya açılması, xarici ölkələrin və transmilli şirkətlərin bölgəyə ciddi maraq göstərməsi və s. nəticəsində regionda yeni geosiyasi və geoiqtisadi vəziyyət yarandı. Bir vaxtlar istisnasız olaraq yalnız SSRİ-nin istifadəsində, geosiyasi monopoliyasında olan və vahid mərkəzdən dünya bazarlarına ixrac olunan Orta Asiya və Xəzər hövzəsi ölkələrinin təbii resursları, bölgənin enerji ehtiyatları və s. strateji hədəflər qısa zaman kəsiyində dünya siyasəti və beynəlxalq transmilli münasibətlərin gündəminə çıxır, müstəqillik əldə etmiş region ölkələrinin enerji ehtiyatları dünyanın üzünə açılır, hövzə beynəlxalq enerji, nəqliyyat-kommunikasiya və s. layihələrin mərkəzinə çevrilir.

SSRİ-nin dağılması həm də bölgədə öz maraqları ilə çıxış edən yeni-yeni müstəqil dövlətlərin Xəzər dənizinin karbo-

hidrogen yataqlarına sahiblənməsinə və ondan öz maraqları çərçivəsində istifadə etməsinə şərait yaratdı. Həmin dövrdən başlayaraq yerli dövlətlər arasında bölgənin digər mühüm geosiyasi məsələləri ilə yanaşı, *öz ərazilərindəki neft-qaz resurslarına sahib çıxmaq, onları sərbəst şəkildə istehsal etmək, hasil olunan məhsulları müstəqil marşrutlarla dünya bazarlarına çıxarmaq və satmaq məsələsində fikir ayrılıqları, mənafə fərqləri və rəqabət mühiti meydana çıxır*. Hər bir bölgə ölkəsi və onun xarici iqtisadi tərəfdaşları öz maraqları çərçivəsində malik olduğu enerji resurslarını sərbəst hasil etmək və dünya bazarlarına təhlükəsiz daşımaq, iqtisadi və təhlükəsizlik baxımından yeni-yeni səmərəli neft-qaz ixracı kəmərləri və dəhlizləri yaratmaq kimi məsələləri beynəlxalq geoiqtisadi münasibətlərin müstəvisinə çıxarmağa və həll etməyə başlayır.

Beynəlxalq tədqiqatçılar Orta Asiya, Xəzər hövzəsi və Cənubi Qafqazda reallaşan transmilli enerji dəhliz və kəmərlər siyasətinin bir neçə əsas xarakterik xüsusiyyətini və geosiyasi məziyyətini qeyd edirlər. Bu məziyyətlər **ilk növbədə**, Xəzər hövzəsi ölkələrinin daxilində, bölgənin enerji layihələrində iştirak edən transmilli kompaniyalar və digər aktorlar arasında aşkarlanmış zəngin neft və qaz yataqlarının işlənməsi, məhsulun dünya bazarlarına çıxarılması marşrutlarının seçilməsi, satış qiymətlərinin tənzimlənməsi, Şərqi və Qərbi istiqamətində dəhliz və ixrac kəmərlərinin çəkilməsi və s. məsələsində yaranan ciddi fikir ayrılıqları və maraq toqquşmalarının mövcudluğu ilə bağlı idi.

SSRİ dağıldığı andan müstəqilliyinə qovuşan ölkələr içərisində ilk dəfə olaraq Azərbaycan özünün məxsusi enerji siyasəti və geoiqtisadi maraqlarına uyğun olaraq, sərbəst şəkildə seçdiyi beynəlxalq və regional tərəfdaşlarla Xəzər dənizinin

ona məxsus sektorundakı neft-təbii qaz yataqlarının istehsalı və ixracı iradəsini ortaya qoymuşdur ki, bu da yeni şəraitdə bütövlükdə Avrasiya regionunda və dünyada enerji siyasəti üzərində qurulmuş yeni geosiyasi münasibətlərin hərəkətverici qüvvəsinə çevrilmişdir. Bunun ardınca, yeni transmilli enerji layihələri ilə bağlı olan hər bir Xəzərtrafi ölkə öz geoiqtisadi maraqlarına müvafiq olaraq bu və ya digər bloklaşmaya (qruplaşmaya) qoşularaq, bir-biri ilə ciddi geoiqtisadi rəqabət aparmağa, regional, yerli və beynəlxalq maraq dairələri arasında müəyyən maneərlər etməyə başladılar. Belə vəziyyətdə, təbii olaraq tezliklə hər bir blokun və maraq dairəsi üzrə həyata keçirilən geoiqtisadi qruplaşmanın öz aparıcı və köməkçi dövrləri (aktorları) meydana çıxır.

XXI əsrdə Xəzər hövzəsinin geoiqtisadi və geostrateji xarakteristikasına təsir göstərən **ikinci** əsas amil kimi siyasətşünaslar Orta Asiya ölkələrinin dünyaya çıxış imkanlarının məhdudluğu, Cənubi Qafqazın yeni şəraitdə ənənəvi Rusiya marşrutlarına alternativ olaraq, bu bölgənin enerji ixracına, bütövlükdə Şərq-Qərb əlaqələrinə alternativini dəhliz kimi çıxış etmək imkanlarının yaranması, köhnə və təzə neft-qaz ixracı dəhlizlərinin, transmilli kəmərlərin istiqamətləri, geoiqtisadi təyinatı və s. kimi məsələləri aid edirlər. Bu məsələlər, fikrimizcə, üçüncü minillikdə, həm də ümumiyyətlə, dünya geosiyasətinin və global enerji siyasətinin əsas aktual məsələləri, aparıcı prioritetləri hesab olunur.

Xəzər hövzəsində həyata keçirilən müasir dəhliz və kəmərlər siyasətinin xarakteristikasına təsir göstərən **üçüncü** əsas amil bu kəmərlərə konkret olaraq hansı ölkələrin necə yanaşması, onların hansı məqsədlər güdməsi- öz məhsullarını sərbəst şəkildə dünya bazarlarına çıxarmaq, satmaq və ölkəsini inkişaf

etdirmək, yoxsa kəmərlər üzərindəki üstün statusundan istifadə edərək qonşu dövlətlərə, dünya ölkələrinə geosiyasi təsir göstərmək istəməsi və s. idi. Bəzi region və dünya ölkələri (Azərbaycan, Türkiyə, Orta Asiya ölkələri, Gürcüstan və Qərb ölkələri) dəhliz və kəmərlər məsələsinə əsasən özlərinin və tərəfdaşlarının geoiqtisadi maraqlarından çıxış edərək, iqtisadi cəhətdən, daha ucuz qiymətə və səmərəli yolla enerji ixrac və idxal etmək istəyindən yanaşdıqları halda, digərləri (Rusiya və İran) dünyadakı mövcud qiymət siyasəti üzərindəki əvvəlki təsirlərini qorumaq, dünyada və regionda öz üstün mövqelərini davam etdirmək, başqa ölkələrin dünya enerji bazarlarına təsirini azaltmaq, onların bu sahədə alternativ və müstəqil aktor kimi çıxış etmələrinə mane olmaq və s. qeyri-sağlam məqsədlə istifadə etmək istəyirdi.

Xəzər hövzəsində Azərbaycan və onun tərəfdaşlarının həyata keçirdiyi yeni enerji dəhlizləri və kəmərləri siyasətinə bilavasitə təsir göstərən **dördüncü** əsas amil, mütəxəssislərin fikrinə görə, hövzənin XXI əsrdə bölgə və dünya ölkələrinin enerji təhlükəsizliyinin təmin olunmasında, iqtisadi, siyasi, geosiyasi maraqlarına birbaşa və dolayısı ilə təsir göstərməsində oynaya biləcəyi alternativ rolla bağlıdır. Çünki son on ildə Xəzər regionu və Orta Asiyanın neft və təbii qaz ehtiyatlarının Qərbin artan enerji tələbatının ödənilməsinə yönəldilməsi siyasəti, dünyanın qlobal enerji təhlükəsizliyinin təmin edilməsində Yaxın Şərq və Rusiyanın alternativini kimi istifadə edilməsi planı birmənalı olaraq planetar geosiyasətin və geoiqtisadiyyatın transmilli məsələlərindən birinə çevrilib. Xəzər hövzəsinin zəngin neft-qaz ehtiyatlarına malik olması müasir transmilli dünyada bu bölgənin geoiqtisadi və geosiyasi dəyərini artırır, planetin müasir enerji təhlükəsizliyinin və strateji

yanacaq ehtiyaclarının təminatının əsas həlqələrdən birinə çevirir.<sup>85</sup>

Xəzər hövzəsində yürüdülmüş enerji dəhlizləri və ixrac siyasətinə təsir göstərən **beşinci** əsas amil kimi mütəxəssislər Xəzər hövzəsi və Orta Asiyada neft-qaz ehtiyatları ilə zəngin olan əksər ölkələrin istehsal etdikləri strateji enerji resurslarını əsasən xarici ölkələrə satışı üçün nəzərdə tutmaları ilə bağlayırlar. Çünki hasil edilən neftin və təbii qazın dünya bazarlarına çıxarılması, etibarlı və səmərəli daşıma vasitələrinə, ixrac boru kəmərlərinə malik olmaq, təhlükəsiz marşrutların seçilməsi və s. kimi məsələlər həm yerli enerji istehsal edən, həm tranzit ölkələr, həm də öz enerji təhlükəsizliyini bölgənin nefti və təbii qazı ilə bağlayan istehlakçılar üçün strateji əhəmiyyət, həyati və transmilli mahiyyət kəsb edir. Zəngin enerji ehtiyatına malik olan hər bir ölkə istəyir ki, öz məhsulunu sərbəst şəkildə, əlverişli marşrutlarla, etibarlı kəmərlər vasitəsi ilə dünya bazarlarına çıxarsın və mövcud dünya qiymətlərinə satsın. Eyni zamanda, bölgənin neft-qaz ehtiyatlarından faydalanan xarici dövlətlər və digər alıcılar da istəyir ki, bu məhsulu birinci əldən, heç bir kənar vasitəçi ilə təmasa girmədən, sabit təminat şərti ilə daha ucuz qiymətə alsın. Hər iki tərəf həm də bu vəzifələri hər hansı kənar subyektlərin, öz məxsusi maraqları ilə seçilən ölkələrin təsirinə məruz qalmadan təmin etmək istəyirlər. Bu mənada, faktiki olaraq Orta Asiya, Xəzər hövzəsi və Cənubi Qafqazda çoxsaylı neft-qaz kəmərlərinin, ixrac marşrutlarının mövcudluğu və onların çoxvariantlılığı öz aktuallığı baxımından, heç də neft-qaz ehtiyatlarına malik olmaqdan az əhəmiyyət kəsb etməirdi.

---

<sup>85</sup> Вах: Макасовский В.П. Каспий – Европа, из новой книги. Москва, 2002, с.13.

Beləliklə, göründüyü kimi, Xəzər hövzəsi və Cənubi Qafqazda mövcud enerji ixracı kəmərlərinin istifadəsi, alternativ dəhlizlərin, daha müstəqil marşrutlarının yaradılması və s. yerli neft-qaz ölkələrinin dünya enerji bazarlarına, xarici tərəfdaşlarınsa hövzəyə sərbəst, müstəqil geosiyasi aktor kimi daxil olmasını nəzərdə tutan transmilli siyasətdir. Bu siyasət müvafiq olaraq, həm bölgənin birbaşa geoiqtisadi durumunu, yerli ölkələrin milli maraq dairəsini və ona uyğun da geosiyasi davranışını, həm də Avropa enerji təhlükəsizliyinin geosiyasi xarakteristikasını ciddi şəkildə dəyişir. Xatırladaq ki, son illərdə Rusiya dəfələrlə bir tərəfdən bölgənin neft-qaz satan və tranzit ölkələrini, digər tərəfdənsə Avropanın enerji məhsulları istehlak edən dövlətlərini müxtəlif təzyiqlə və təhdidlərə məruz qoymuş, dünya enerji bazarında özü haqqında etibarsız tərəfdaş imici yaratmaqdan belə çəkinməyərək, neft və qazdan xarici aləmə geosiyasi təsir vasitəsi kimi istifadə etmiş və öz geosiyasi niyyətlərini həyata keçirmişdir. O öz addımlarını enerji resurslarının satış qiymətinin artırılmasından tutmuş, nəql edilən həcmənin azaldılmasına qədər- müxtəlif vasitələrlə həyata keçirmişdir. Rusiya ilə Ukrayna, Türkmənistan, Belarus arasında baş vermiş sonuncu yanacaq böhranı bunun əyani sübutu hesab oluna bilər. Hesablamalara görə, sonuncu böhran nəticəsində şaxtılı havada qazsız qalan Avropa ölkələrinə təxminən, 2-3 milyard dollar məbləğində zərər dəyib. Odur ki, Rusiyanın ildən-ilə enerji vasitələrindən həm regionda, həm də dünyada geosiyasi təsir vasitəsi kimi istifadə etməsi, digər tərəfdənsə, son illər Avropanın əsas yanacaq növlərindən sayılan təbii qaza tələbatın artması Xəzər bölgəsindəki alternativ enerjiyə və onların nəqlini reallaşdıran yeni kəmərlərə, marşrutlara ehtiyacı daha da artırmaqdadır. Həm də bu istiqamətdə

səylərin atması təkcə Avropanın düşər olduğu son qaz böhranı ilə bağlı deyil. Məsələ ondadır ki, yaxın 20 il ərzində təkcə Avropada qaza olan illik tələbatın 450-dən, təxminən 600 milyard kubmetrə çatacağı proqnozlaşdırılır. Bütün dünyada təbii qaza tələbatın günü-gündən artması isə, bu sahədə inhisarçı mövqedən çıxış edən Rusiya kimi ölkələrdən asılılığın daha da güclənməsi anlamına gəlir. Hazırda Avropa ölkələri öz tələbatının yalnız üçdən birini (təxminən, 150 milyard kub metrini) Rusiyadan alınan “mavi yanacaq” hesabına ödəyir və intensiv şəkildə yeni-yeni enerji mənbələri axtarışını davam etdirir.

## **§2.2. Xəzər hövzəsinin mövcud və perspektiv neft-qaz kəmərləri, region və dünya ölkələrinin transmilli enerji ixracı siyasətinin xarakteristikası**

Xəzər hövzəsinin dünya bazarları ilə neft və qaz kəmərləri layihələrinin şaxələndirilməsi işi SSRİ dağılandan sonra vüsət almağa başladı. O vaxta qədər Xəzər hövzəsinin İrana aid olan 14%-lik hissəsi istisna olmaqla, dənizdən və sahil respublikalarının ərazisindən çıxarılan enerji resurslarının əksər hissəsinin dünya bazarlarına nəqli SSRİ-nin vahid enerji ixracı siyasəti çərçivəsində həyata keçirilirdi və bütün ixrac siyasəti bir mərkəzdən idarə olunurdu. fəaliyyətə sövq edən mühüm amil hesab oluna bilər.

SSRİ dağılandan sonra hövzənin Azərbaycan, Qazaxıstan və Türkmənistan kimi ölkələri də Rusiya ilə yanaşı, öz enerji məhsullarını dünya bazarlarına çıxarmaq məqsədilə boru kəmərləri rəqabətinə qoşulur, Qərb ölkələri ilə müstəqil geoiqtisadi münasibətlər yaratmaq, bu sahədə Rusiyanın geoiqtisadi

təsirindən çıxmaq yerli ölkələrə həm öz məhsullarına sahib olmaq, onu əlverişli şərtlərlə dünya bazarlarına çıxarmaq və gəlir əldə etmək anlamında, həm də müəyyən mənada müstəqilliklərinin təmin olunmasında əlavə qarant kimi istifadə etmək baxımından lazım idi. Əlbəttə, Rusiya onların bu istəklərinə və cəhdlərinə müqavimət göstərərək, özünün enerji resursları və ixrac kəmərləri vasitəsilə bu ölkələrin həm Cənub-Şərqi (Çin, Yaponiya, İran və s.), həm də Qərbi (Aralıq dənizi və Avropa) istiqamətindəki əksər təşəbbüslərini qısqanmağa, onların enerji istehsalı və ixracı sahəsindəki istənilən fəaliyyətini öz təsiri altında saxlamağa, ən azından bu ölkələrin enerji resurslarını Rusiya ərazisi vasitəsi ilə həyata keçirməyə çalışırdı.<sup>86</sup>

Hövzənin karbohidrogen ehtiyatlarının dünyaya açılması və sərbəst istifadəsi qarşısını almaz prosesə çevrildikdən sonra istehsal olunacaq alternativ məhsulların dünya bazarlarına ixracı ilə bağlı fərqli mövqelər və müxtəlif təkliflər ortaya çıxmağa başladı. Həmin dövrdə mütəxəssislər daha çox iki əsas ideya və istiqamət üzərində müzakirə aparırdılar. Bunlardan, **birincisi**- şərti olaraq Rusiya variantı adlandırılan layihə idi. Bu ideyanı bölgədə təkidlə Rusiya irəli sürürdü və bölgə ölkələrinin dəstəyini qazanmaqla reallaşdırmağa çalışırdı. Rusiya hövzəsi SSRİ dövründən fəaliyyət göstərən köhnə neft kəmərlərini bəzi sahələr üzrə qismən genişləndirmək və yenidən qurmaq yolu ilə, Xəzərin hər iki sahilində hasil ediləcək əsas neft məhsullarını Novorossiyskdəki limana, oradan da Qara

---

<sup>86</sup>Жильцов С.С. Трубопроводы Каспийского региона: Состояние и перспективы // Каспий- территория развития. Материалы международной конференции «Каспий- территория развития». Г. Астархан, 15 марта 2011 г., с.54-57.

dəniz boğazları vasitəsilə Avropaya ixrac etməyi təklif edirdi. Həmin variant çərçivəsində Xəzərin Azərbaycana aid Cənub hissəsindən istehsal edilən əsas neftin ixracını köhnə **Bakı-Novorossiysk**, Orta Asiya neftini isə **Tengiz-Novorossiysk** və **Uzen-Samara** neft kəmərləri təmin etməli idi. (Bax: Xəritə)

Rusiya Azərbaycanın Xəzər dənizində çıxartdığı neft və qaz resurslarını Bakı-Novorossiysk istiqamətinə yönəldərək, bir tərəfdən onların ixracından gələn tranzit haqlarına şərik çıxmaq, digər tərəfdən isə Azərbaycanın Qərblə enerji əlaqələrini öz əlində saxlamaq istəyirdi. Məsələn burasındadır ki, vaxtilə Xəzər hövzəsində, ilk növbədə, Bakıda hasil edilən neft və qaz ehtiyatları SSRİ-nin daxili tələbatını ödəmək üçün istifadə edildiyindən, bu məhsullar müxtəlif daxili vasitələrlə və kəmərlərlə yalnız Rusiyaya və digər sovet respublikalarına daşınırdı. SSRİ-nin süqutundan sonra da Moskva bölgənin enerji daşıyıcılarının nəqli üçün ənənəvi marşrutların saxlanılmasına və bununla da, bütün bölgə ölkələri üzərində özünün mövcud geoiqtisadi təsir mexanizmlərinin qorunub saxlanmasına çalışırdı. Ona görə də ilk gündən Rusiya Xəzər hövzəsinin zəngin enerji ehtiyatları üzərində nəzarəti saxlamaq üçün müxtəlif vasitələrdən və yollardan istifadə etməyə çalışırdı. Azərbaycan və Qazaxıstanın Qərb şirkətləri ilə Xəzərin hər iki sahilində transmilli neft-qaz layihələrini həyata keçirməyə başlaması və birincinin Avropa bazarları istiqamətində alternativ ixrac marşrutlarının yaradılması istiqamətində nümayiş etdirdiyi fərqli mövqe ilk gündən Rusiyanın ciddi müqaviməti ilə üzləşdi. Bu ölkənin bəzi xarici və daxili siyasət strukturları, rəsmi və qeyri rəsmi dairələri bir-birinin ardınca müxtəlif antiazərbaycan bəyanatları səsləndirməyə başladılar. Həmin dövrdə Azərbaycan tərəfinin ciddi səyi və bəzi iqtisadi güzəştlərə getməsi ilə Rusiya dairələrinin aqressiv mövqeyini bir qədər yumşaltmaq

mümkün oldu. Rusiyanın tranzit və geosiyasi maraqlarını təmin etmək məqsədilə, *“Bakı-Novorossiysk kəmərinin yenidən istifadəsi” ilə bağlı 1997-ci ildə Rusiya ilə Azərbaycan arasında xüsusi Şaziş bağlandı.* Bakı-Novorossiysk kəməri o dövrdə Azərbaycana qətiyyənlə lazım deyildi və onun tranzit şərtləri nə onu, nə də ki, Xəzərdə birgə iş apardığı digər tərəfdaşları qane etmirdi. Bu kəmərlə nə iqtisadi, nə də ki, geosiyasi cəhətdən sərfəli deyildi. Onun *həm tranzit xərcləri çox yüksək idi, həm Azərbaycanın təmiz və keyfiyyətli neft brendi Novorossiyskdə Qazaxıstanın Tengiz yataqlarından daxil olan az keyfiyyətli və kükürlü neftlə qarışdırılaraq brend qiymətindən salınırdı, həm də ki, Rusiya ərazisi ilə gələcəkdə əsas neftin ixracı ideyası nə Azərbaycana, nə də ki, Avropalı tərəfdaşlara heç bir yaxşı geosiyasi dividend vəd etmirdi, əksinə daimi geosiyasi təzyiqlə mexanizmi yaradırdı.* Odur ki, Rusiya ilə neft ixracına dair bağlanan bu müqavilə sadəcə olaraq bu ölkəni qismən sakitləşdirmək və Xəzərdə həyata keçirilən nəhəng transmilli layihələrə mane olmaqdan çəkəndirmək məqsədi daşıyırdı.

Əslində Rusiya 90-cı illərin sonunda Azərbaycanın dünyanın aparıcı dövlət və neft şirkətləri ilə Xəzər hövzəsində reallaşdırdığı transmilli layihələrə və yeni neft-qaz kəmərləri ideyasına dünya səviyyəsinə ciddi maneçilik göstərmək iqtidarında deyildi. Həmin dövrdə xüsusi beynəlxalq dəstək qazanan Azərbaycana qarşı çox ciddi təzyiqlər göstərmək də çətin idi. Odur ki, Rusiyanın bəzi pragmatik düşüncəli dairələri Bakı-Novorossiysk kəməri ilə bağlı heç olmasa onun üzərinə bəzi öhdəliklər yükləmək istiqamətində çalışırdı. Məhz elə bu məqsədlə Rusiya 1997-ci ildə təkidlə tələb edirdi ki, Azərbaycan öz neftinin heç olmasa bir hissəsini (təxminən ildə 10 milyon ton) on beş illik məcburi öhdəlik götürməklə, Rusiya tərəfinin müəyyən etdiyi tariflə Novorossiysk marşrutu ilə dünya ba-

zarlarına çıxarmaq öhdəliyi götürsün. Əlbəttə, Azərbaycan bu şərtləri qəbul edib, öz geosiyasi maraqlarını asanlıqla güzəştə gedə bilməzdi. Çünki *həmin dövrdə nə Rusiyanın müəyyən etdiyi tarif sərəfəli deyildi, nə də ki, Azərbaycanın Novorossiysk kəmərinə istiqamətləndirəcəyi əlavə ixrac nefti yox idi*. Lakin, eyni zamanda hansısa yolla olursa-olsun Rusiyanı qismən sakitləşdirmək lazım idi. Odur ki, *Azərbaycan tərəfi bütün əsas amilləri və mövcud şəraiti nəzərə alaraq, bu ölkə ilə kompromis xarakterli bir saziş imzalamağa razılıq verdi*. Sazişdə, Rusiyanın təkidlə tələb etdiyi “ixrac ediləcək neftin miqdarı və 15 illik müddət” formulu dəyişdirərək “illik 5 milyon tona qədər olmaqla və uzunmüddətli istifadə” ifadəsi ilə əvəz etdi. Beləliklə, bəzi Orta Asiya dövlətlərindən fərqli olaraq Azərbaycan Rusiya ilə gərginləşən geosiyasi və geoiqtisadi münasibətlərini, öz üzərinə hər hansı ciddi və konkret öhdəlik götürmədən və əl-qolunu bağlamadan yoluna qoya bildi.<sup>87</sup>

Bakı-Novorossiysk marşrutunun əsas mənfə cəhəti yuxarıda qeyd edilən amillərlə yanaşı, *həm də keçdiyi Şimali Qafqaz ərazilərinin kriminallaşması və qeyri-sabitliyi, Rusiyanın özünün tərəfdaş kimi qeyri-etibarlılığı, Qara dənizin İstanbul boğazlarının buraxılış gücünün zəifliyi və ixrac imkanlarını məhdudluğu* və s. ilə də bağlı idi. Bu günün özündə də bu kəmərin təhlükəsizliyinə və davamlı fəaliyyətinə heç kim, hətta Rusiyanın özü belə qərantıya verə bilmir. 1977-ci il müqaviləsinə görə, Rusiya hər ton Azərbaycan neftinin bu marşrutla Novorossiyskə qədər tranziti üçün 15,67 ABŞ dolları tranzit haqqı alır.<sup>88</sup>

---

<sup>87</sup> Вах: “Независимая газета”, 10 февраля 2004.

<sup>88</sup> Вах: Жильцов С.С., Зонн И.С., Ушков А.М. Геополитика Каспийского региона...с.112.

Bundan başqa neftin gəmi ilə Aralıq dənizinə daşınmasının da haqqını (təxminən hər tona 4 ABŞ dolları) əlavə etsək (həmin dövrdə neftin dünya bazarlarındakı qiymətləri 30 ABŞ dollarından aşağı idi), o zaman bu marşrutun nə qədər bahalı və səmərəsiz olduğunu aydın görmək olur.

Oxşar siyasəti Rusiya həm də Xəzərin digər sahilində yerləşən Türkmənistan, Qazaxıstanın enerji resursları ilə bağlı həyata keçirirdi. (Bax: Xəritə 1) Burada Rusiyanın təkidlə istismarını davam etdirməyə çalışdığı və tamamilə onun nəzarətində olan digər köhnə ixrac kəmərləri- SSRİ zamanında inşa edilmiş, Xəzərin Şimal hissəsinin (Orta Asiya) neftini Novorossiysk limanına ixrac edən **Tengiz (Qazaxıstan)- Novorossiysk marşrutu** idi. *Bu kəmərlər Bakı-Novorossiysk kəmərinin Azərbaycan üçün yaratdığı bütün mənfi fəsadları, geosiyasi nəticələri və geoiqtisadi problemləri eyni ilə Qazaxıstan və Türkmənistan üçün yaradırdı və yaratmaqda davam edir. Kəmərlər vasitəsi ilə Qazaxıstanın Tengiz yataqlarından hasil olunan neft məhsulları Novorossiyskə, orada Azərbaycandan gələn neftlə qarışdırılaraq tankerlər vasitəsi ilə Türkiyə boğazları vasitəsi ilə Aralıq dənizinə çıxarılır və “qarışıq neft” adı ilə satılır. Bu kəmərlər də Bakı-Novorossiyskdə olduğu kimi, eynilə həm həddən artıq bahalı və iqtisadi cəhətdən səmərəsizdir, həm Rusiyanın əlində Qazaxıstana və digər Orta Asiya respublikalarına qarşı ciddi təsir mexanizmidir, həm də onların zəngin neft məhsullarından “öz sanballı payını” almaq vasitəsidir.*

Əlbəttə, Rusiyanın bu münasibəti yerli ölkələri qane etmirdi. Hər ölkə istəyirdi ki, bir tərəfdən öz enerji resurslarını müstəqil şəkildə və daha əlverişli şərtlərlə dünya bazarlarına çıxartsın, digər tərəfdən Rusiyanın geosiyasi və geoiqtisadi

təsirindən xilas olaraq bölgədə müstəqil enerji siyasəti yürüt-sün və müvafiq olaraq dünya ilə əlaqələrini qursun, öz müs-təqilliklərinə əlavə qarantıya əldə etsinlər. Rusiya Xəzər dənizinin Cənubi Qafqaz hissəsində reallaşdırdığı fəallığı həm-çinin, Şərq istiqamətində, Xəzərin Şərq sahilində Qazaxıstan və Türkmənistanın müstəqil şəkildə öz zəngin qaz və neft ehtiyatlarını Çinə, İrana və başqa Cənub-Şərqi Asiya ölkələrinə ixracı sahəsində tətbiq edirdi. Qazaxıstan və Türkmənistan ilk növbədə, Çinlə geoiqtisadi münasibətlər quraraq bu ölkənin neft-qaz ehtiyacını ödəmək məqsədi ilə bir neçə ixrac kəmərləri tikməyi planlaşdırırdı. Lakin həm onların mövcud enerji resurslarının miqdarı, həm də gələcək Cənub-Şərq kəmərlərinin buraxılış gücü və Çinin onlardan alacağı enerji resurslarına ehtiyacı məsələsi bu ölkələri qane edə bilməzdi. Odur ki onlar Trans-Xəzər ixrac marşrutu vasitəsi ilə gələcəkdə Cənubi Qafqaz üzərindən Aralıq dənizinə və bütün dünyaya neft və qaz ixracı kəmərlərinin yaradılması ideyasını dəstəkləyirdilər.

Lakin bəzi tədqiqatçıların fikri ilə ifadə etsək, ciddi iradə nümayiş etdirərək, Gürcüstan və Türkiyə ərazisindən istifadə etməklə, Aralıq dənizinə Bakı-Tbilisi-Ceyhan neft və Bakı-Tbilisi-Ərzurum qaz kəmərlərini reallaşdıran Azərbaycandan fərqli olaraq, Orta Asiya ölkələri Rusiyanın enerji təsirindən tam azad olaraq, müstəqil ixrac siyasətini, “yalnız Çin və İrana çəkdikləri bir-iki kəmərlə məhdudlaşdırmaq zərurətində qaldılar”.<sup>89</sup>

Rusiya 1992-ci ildə Qazaxıstan və Türkmənistanı öz təsiri altında olan Tengiz-Novorossiysk ixrac kəmərləri ilə daimi

---

<sup>89</sup> Жильцов С.С. Трубопроводы Каспийского региона: состояние и перспективы. // Каспий – территория развития. Материалы междунар. конференции. Астрахань, 15 март, 2011, с. 54-57

bağlamaq məqsədilə, ciddi cəhdlə onlarla “Xəzər kəmərləri konsorsiumu” (CPC) adlı birgə qurum yaratmaq haqqında dövlətlərarası saziş imzaladı. Bundan sonra həmin ölkələri özlərinin bütün neft məhsullarını mövcud kəmərlər vasitəsi ilə Rusiyanın müəyyən etdiyi tariflə ixrac etməyə sövq etdi və bu məqsədlə onlarla ciddi “iş” apardı. Tengiz-Novorossiysk kəmərinin sonrakı statusu 1993-cü ildə Rusiya-Qazaxıstan və Rusiya-Türkmənistan arasında imzalanmış “Birgə kəmərlər konsorsiumu” haqqında Sazişə müvafiq olaraq müəyyən olunmuşdur. Sazişə görə, Qazaxıstan və Türkmənistan öz neft məhsullarını azı 40 il müddətinə bu kəmərlə ixrac etmək öhdəliyi götürmüşlər.

Mütəxəssislərin fikrincə, *Tengiz-Novorossiysk kəməri yarandığı gündən heç bir məcburi öhdəliyini yerinə yetirə və nəzərdə tutulan miqdarda nefti ixrac edə bilməmişdir. Qazaxıstanla Türkmənistan bu kəmərin geosiyasi risklərini və yaratdığı problemləri daim öz üzərində daşıyır. Onun vasitəsi ilə neft ixracının həddən artıq baha və uzun zaman itirməklə başa gəlməsi bir yana, Rusiya həm də bu kəmərlə bağlı götürdüyü öhdəlikləri yerinə yetirmir, nəzərdə tutulan illik 60-70 mln. ton neftin ixracını həyata keçirə bilmir. Kəmərin bu və ya digər problemlər üzündən illik buraxılış gücü indiyə qədər heç zaman 35 mln. tonu aşmamışdır.*

Rusiyanın dəstəklədiyi köhnə marşrutlardan biri də Xəzər hövzəsini bu ölkənin mərkəzi əyalətləri ilə birləşdirən Qazaxıstanın Uzen şəhərindən Rusiyanın Samara vilayətinə qədər uzanan **Uzen-Samara** neft kəməri idi. Bu kəmərin SSRİ dövründə əsas vəzifəsi Orta Asiya ölkələrinə məxsus neftin Rusiyanın mərkəzi rayonlarına çıxarılması və orada emal edilərək, yerli ehtiyacın ödənilməsindən ibarət idi. Hazırda onun illik ötürü-

cülük gücü təxminən 30 mln. ton nəzərdə tutulsa da, indiyə qədər heç vaxt 10 mln. tonu aşmamışdır.

Xəzər hövzəsi və Orta Asiyanın karbohidrogen məhsullarının dünya bazarlarına ixracı ilə bağlı yuxarıda artıq qeyd edildiyi kimi, **ikinci layihəni** Azərbaycan irəli sürmüşdü. Bu ideyanın əsasında *Xəzər dənizi ilə dünyanın enerji bazarlarını və regionun əsas enerji istehlakçılarını birləşdirəcək çoxvariantlı yeni enerji dəhlizləri və ixrac kəmərlərinin çəkilməsi təşəbbüsü dayanmışdı*. Bu istiqamətdə Azərbaycanın təklif etdiyi əsas variant **Bakı-Tbilisi-Ceyhan** neft, **Bakı-Tbilisi-Ərzurum** qaz kəmərləri idi. (Bax: Xəritə 18) Azərbaycanın yeni təşəbbüslərini həmin dövrdə Rusiya və İrandan başqa bütün region ölkələri- Türkiyə, Gürcüstan, Qazaxıstan, Ukrayna, Türkmənistan, dünyanın aparıcı dövlətləri- ABŞ, Avropa İttifaqı və s. aparıcı ölkələri də dəstəkləyirdi. *Yeni dəhliz və kəmərlər vasitəsilə Xəzər dənizi və Orta Asiyanın gələcəkdə hasil ediləcək və Rusiyanın Novorossiyskdəki Qara dəniz limanının və İstanbul boğazlarının imkanlarına qətiyyənlə sığmayan on milyonlarla ton neft və milyardlarla kub metr qazın Avropa və dünya bazarlarına daşınması nəzərdə tutulurdu*.

Xəzər hövzəsinin enerji ehtiyatları sırasında mühüm paya malik olan türkmən qazının Azərbaycanın təşəbbüsü ilə reallaşdırılan alternativ yollarla Avropa bazarlarına ixracı məsələsi də hövzənin geoiqtisadi münasibətlər sistemində və transmilli ixrac siyasətinin formalaşmasında xüsusi önəm daşıyır. Türkmənistan Rusiyadan və İrandan sonra Orta Asiya və Xəzər bölgəsinin üçüncü qazla ən zəngin və əsas dövlətidir. Odur ki, Xəzərətrafı ölkələr içərisində Türkmənistan bölgənin və dünyanın qaz sahəsində mühüm geosiyasi oyunçulardan biri hesab olunur. Lakin bir faktı da vurğulamaq lazımdır ki,

Türkmənistan həm də istehsal etdiyi qazın birbaşa xarici bazarlara ixracı ilə bağlı bölgədə ən zəif geoiqtisadi və tranzit mövqeyinə malik olan, bu sahədə ən çox problemlə rastlaşan ölkə hesab olunur. Ümumi qaz ehtiyatlarının, bəzi beynəlxalq ekspertlər tərəfindən təxminən 8-10 trln. kub metr qiymətləndirildiyi və bunun da 80-90%-inin ixrac üçün nəzərdə tutulduğu Türkmənistanda Rusiyadan tam geoiqtisadi asılılığın və tranzit alternativsizliyinin hansı problemlər yaratdığını təsvir etmək çox da çətin deyil.

Müstəqilliyə qovuşduqdan sonra, 1992-ci ildə Türkmənistan prezidenti S. Niyazov İran və Türkiyə ilə danışıqlara başlayaraq, İrandan keçməklə Türkiyə və Avropaya uzanan, təxminən 4-5 mlrd. dollar dəyərində yeni bir transmilli qaz kəmərinin çəkilməsi haqqında razılığa gəlir. Lakin həmin dövrdə ABŞ və Qərb ölkələrinin İrana olan mənfi münasibəti nəticəsində bu kəmərin maliyyələşdirilməsinə beynəlxalq dəstək verilmədi. Kəmərin maliyyələşməsi üçün lazım olan maliyyə vəsaiti həmin dövrdə Türkiyə, İran və Türkmənistanın özündə olmadığına görə, onu reallaşdırmaq mümkün olmadı. Digər tərəfdən həmin illərdə Türkmən qazının İran üzərindən Qərbə ixracı ideyasına Rusiya da ciddi maneçilik törətdi.

Türkmənistanın qaz ixracı sahəsindəki geosiyasi problemlərindən istifadə edən Rusiya, həm də o dövrdə nəinki təkəbə bu ölkənin xaricə alternativ ixrac marşrutları yaratmaq planını pozdu, eyni zamanda “Türkmənistanın bütün ixrac qazının 2000-ci ilə qədər, hər min kub metri 42 ABŞ dolları olmaqla Rusiyaya satılması haqqında” S.Niyazovla dövlətlərarası müqavilə bağlamaqla, müəyyən müddətə qaz ixracı sahəsində onun bütün xarici iqtisadi əlaqələrini dayandırdı. Beləliklə, Rusiya həm uzun müddətə Xəzər hövzəsini xarici aləmlə

birləşdirən yeni kəmərlər ideyasını arxa plana keçirdi, həm də Türkmənistanın bütün strateji qaz məhsulunu öz əlinə keçirdi.

1996-cı ildə ABŞ, Türkiyə və Azərbaycanın ciddi səyi nəticəsində Türkmənistan prezidenti S. Niyazovu gələcəkdə bu ölkənin qazını yeni çəkiləcək Azərbaycan, Gürcüstan və Türkiyə marşrutu ilə dünya bazarlarına çıxarmağa və Xəzərin dibi ilə çəkiləcək Transqafqaz kəməri ilə Türkiyəyə (o zaman Türkiyə təxminən 10 mlrd. kub metr türkmən qazını alacağına söz verirdi) birbaşa ixrac etməyə razı sala bildilər. Lakin, bir tərəfdən bu ölkənin qeyri-prinsipial və dalğın enerji siyasəti, digər tərəfdən yenə də rusların müdaxiləsi Türkmənistanı, onun üçün sözün həqiqi mənasında, “geoiqtisadi cəhətdən strateji qurtuluş” hesab oluna biləcək belə bir addım atmaqdan çəkirdi. Həmin dövrdə, Rusiya bir tərəfdən “Xəzərin statusu və ekoloji məsələlərini” ortaya ataraq ətraf ölkələri, o cümlədən də Türkmənistanı ciddi təhdid etməyə başladı. Digər tərəfdə isə, Türkiyə ilə separat danışıqlar apararaq, bu ölkənin türkmən qazına olan ehtiyacını “tam bağlamaq” üçün, “Mavi axın” (Bax: Xəritə 18) adlanan ölkələrarası qaz alqı-satqısı müqaviləsinə onu imza atmağa inandıra bildi. Türkiyənin maye qaza olan ehtiyacını məhz elə həmin Türkmənistandan ucuz qiymətə aldığı qazla təmin etmək məqsədi ilə, ruslar yenidən Türkmənistanla danışıqlara başlayır və qısa vaxtda onu şirnikləndirici qiymətlərlə türkmən qazının **Xəzər dənizi boyunca salınacaq yeni marşrutla Rusiyaya ixracı** ilə bağlı 50 il müddətinə strateji müqavilə bağlamağa razı salır. Beləliklə, həm türklər türkmən qazını əvvəl əldə edəcəkləri qiymətdən (Rusiyanın xeyrinə olmaqla) azı bir dəfə baha almağa “məcbur olur”, həm də türkmənlər Türkiyəyə satacaqları qazdan əldə edəcəyi gəlirlərin azı yarısından uzun müddətə (yenə də Rusi-

yanın xeyirinə) məhrum olurlar. Bundan başqa, Rusiya və onun müttəfiqlərinin dəstəyi ilə dünyada Transxəzər və Transqafqaz qaz kəmərlərinin perspektivsizliyi, iqtisadi cəhətdən səmərəsizliyi ilə bağlı ciddi kampaniya başlanır. Lakin həm türklərin, həm də rusların bu işdə yaratdığı düşünülmüş, yaxud sadəcə uzağı görməyən fəaliyyətlərinə baxmayaraq, Transxəzər qaz kəmərinin çəkilişi yubansa da, Azərbaycan, Gürcüstan və Qərb ölkələrinin səyi ilə Transqafqaz kəmərinin (Bakı-Tbilisi-Ərzurum) çəkilişinə start verildi.

Alternativ ixrac variantına daxil olan və hazırda bölgənin perspektivli layihəsi kimi müəyyən dairələrində geniş müzakirə olunan neft-qaz ixracı marşrutlarından biri də, çəkilişi üçün maraqlı tərəflərin sərmayə imkanları araşdırılan və Rusiyanın xüsusi müqaviməti ilə üzləşən **Transxəzər** layihəsidir. (Bax: Xəritə 23)

Mütəxəssislərin fikrinə görə, Xəzərin dibi ilə Qazaxıstanın Aktau, Türkmənistanın Türkmənbaşı limanından və Xəzərin şimalındakı digər perspektivli neft-qaz yataqlarından Azərbaycana, oradan da Gürcüstan və Türkiyə vasitəsilə Aralıq dənizinə, Avropa ölkələrinə istiqamətlənməsi planlaşdırılan bu layihənin işə salınması bölgədə tamamilə yeni bir geoiqtisadi ortam yarada bilər. Ümumiyyətlə, mütəxəssislər bu marşrutu Xəzərin enerji resursları sahəsində xüsusi payı və yeri olan Qazaxıstan və Türkmənistan üçün gələcəkdə ən perspektivli ixrac yolu kimi dəyərləndirirlər. Onların fikrinə görə, bu gün Rusiyanın təzyiqi ilə reallaşması qeyri-mümkün görünən bu layihə gələcəkdə Xəzər hövzəsinin enerji məhsullarını Rusiyanın geosiyasi asılılığından qurtararaq Avropanın enerji bazarı ilə birləşdirəcəkdir. Xəzər hövzəsindən Baltikyanı bölgələrə və Şərqi və Qərbi Avropaya neft-qaz ixracı perspektivlərindən

bəhs edərkən artıq fəaliyyət göstərən BTC, BTƏ, Bakı-Supsa və b. fəaliyyətdə olan kəmərlərlə yanaşı, həm də reallaşdırılmasına çalışılan NABUKKO, TANAP, TAP, gələcəkdə çəkilməsi düşünülmən Bakı-Gürcüstan-Bolqarıstanın (Burqas), Bakı-Gürcüstan-Rumıniya (Konstanta), Bakı-Gürcüstan-Ukrayna (Odessa) və s. marşrutlarını da qeyd edirlər. Xüsusən, Türkmən qazının Transxəzər marşrutu ilə Avropaya ixrac edilməsi istiqamətində çox ciddi çalışmalar mövcuddur.

Transxəzər marşrutunun reallaşması və Türkmənistanın enerji ehtiyatlarının ona qoşulması istiqamətində əsas cəhdi 1997-ci ildən ABŞ, Türkiyə, Avropa İttifaqı göstərir. Son zamanlar Xəzərin dibi ilə Türkmənistan qazının Bakıya, oradan da Bakı-Tbilisi-Ərzurum vasitəsi ilə Türkiyəyə və Nabukko kəməri ilə Avropaya ixracı artıq təkə Türkmənistanın, yaxud Xəzər hövzəsinin geoiqtisadi məsələsi deyil, həm də Avropanın enerji təhlükəsizliyinin global təminatı kimi müzakirə olunur. Bir qədər əvvəl bu məsələ ilə bağlı Türkmənistan prezidenti və ABŞ-ın vitse-prezidenti arasında hətta kommertiya müqaviləsi də imzalanmışdır. ABŞ müqaviləyə uyğun olaraq, bu işin texniki layihələndirilməsi üçün lazımi vəsait də ayırmışdır. Kəmərin təxmini uzunluğu Bakıya qədər 200 km, buraxılış gücü 30 mlrd. kub metr olmalı idi. Lakin neçə illərdir ki, Rusiya və İranın Xəzərin statusu ilə bağlı məsələni bilərəkdən uzatmaları, Türkmənistanın Transxəzər ətrafında nümayiş etdirdiyi zəif iradə və s. nəticəsində bu kəmərin inşasına başlamaq mümkün olmamışdır. Hətta 1998-ci ildə Türkmənistanla Türkiyə arasında 30 il müddətində, ildə 16 mlrd. kub metr Türkmənistan qazını Transxəzər və Transqafqaz marşrutu ilə Türkiyəyə göndərilməsi haqqında saziş də imzalanmaqdadır. Lakin bütün bunlara baxmayaraq, hələ ki, Türkmənistanın Trans-

qafqaz qaz kəmərinə qoşulması sual olaraq qalmaqdadır. Ümumiyyətlə, Türkmənistanın zəngin qaz ehtiyatlarının istehsalı və dünya bazarlarına ixracı Xəzər hövzəsinin əsas transmilli məsələlərindən biri hesab olunur və Transxəzər layihəsi çərçivəsində daim müzakirə olunur.

Türkmənistan hələ Sovet hakimiyyəti illərində ildə, təxminən 80-90 mlrd. kub metr qaz istehsal edirdi ki, bunun da cəmi 10%-ini öz daxili istifadəsinə yönəldirdi. O zaman türkmən qazının böyük hissəsi **Türkmənistan-Özbəkistan-Qazaxıstan-Rusiya marşrutu** üzrə SSRİ-nin daxili ehtiyaclarının təminatı üçün nəql edilirdi və müəyyən qədər də **Rusiyaya-Ukrayna** və **Rusiya-Belarusiya** marşrutu vasitəsi ilə Şərqi Avropa ölkələrinə ixrac edilirdi. Bu çox uzun məsafəli və bahalı bir marşrut idi. (Bax: Xəritə 24)

Türkmənistan qeyd edilən və edilməyən bir çox səbəblər üzündən Transxəzər qaz kəmərinin çəkilişini həyata keçirə bilməsə də, onun müstəqil enerji maraqlarının təminatı üçün həyati əhəmiyyət kəsb edən iki yeni qaz ixrac kəmərinin çəkilişinə nail ola bildi. Bunlardan biri **Türkmənistan- İran arasında çəkilən**, uzunluğu 200 km., buraxılış gücü, təxminən 8 mlrd. kub metr olan və 1997-ci ildə istifadəyə verilmiş qaz ixrac kəməridir.<sup>90</sup>

---

<sup>90</sup> Kəmərin açılışı ərəfəsində Türkmənistan İranla “25 il müddətində Türkmənistan qazının hər il 8 mlrd. kub metr olmaqla İrana satılması” haqqında müqavilə imzalayaraq, ciddi bir geoiqtisadi öhdəlik götürmüşdür. Hazırda, Türkmənistan bu kəməri böyütmək və gələcəkdə onun vasitəsilə Türkiyəyə, oradan da Avropaya uzunluğu 3.200 km olan, illik buraxılış gücü 25-30 mlrd. kub metr təşkil edən yeni kəmərlə bağlı iş aparır və İranla birgə ciddi fəaliyyət göstərir. Lakin yenə də Türkiyənin bu məsələdə qeyri-müəyyən tranzit və ikili mövqeyi, eyni zamanda ABŞ-in İran marşrutuna olan mənfi münasibəti fonunda hər hansı ciddi nəticə görünmür.

Türkmənlərin uzun müddət çəkilişinə ciddi ümid bağladığı və bu yaxınlarda reallaşdırdığı ikinci marşrut- bu ölkəni Çinlə birləşdirən **Transasiya qaz kəməri** hesab oluna bilər. Buraxılış gücü, təxminən 7-8 mlrd. kub metr olan, uzunluğu 3350 km. təşkil edən bu kəmərlər türkmən qazını birbaşa Çinə ixrac edir ki, bunun da gələcəkdə genişləndirilməsi layihəsi üzərində düşünülür. Türkmənlər istəyir ki, gələcəkdə **Əfqanıstan üzərindən Pakistanın Karaçi şəhərinə, oradan da Hindistana** qədər uzanan yeni bir qaz kəməri çəksinlər. Bu işlə bağlı hətta Türkmənistan son illərdə ABŞ və Səudiyyə Ərəbistanını təmsil edən bir çox kompaniyalarla konsorsium da yaratmış və dəyəri 3-3.5 mlrd. dollar, illik buraxılış gücü 20 mlrd. kub metr olan yeni kəmərin çəkilişi haqqında razılığa gəlmişdir.<sup>91</sup> Lakin Əfqanıstan və Pakistandakı mövcud qeyri-sabit vəziyyət bu qaz kəmərinin çəkilişinə hələ ki, imkan vermir. (Bax: Xəritə 25)

Türkmən qazının digər bir qismi 1999-cu ildən inşasına başlanılmış və qısa müddətdə başa çatdırılmış **Türkmənistan-Rusiya-Xəzərboyu kəməri** vasitəsilə Rusiya nəqli prosesi həyata keçirilir. Türkmənistan 50 il müddətinə öz qazını bu kəmərlə ildə 20 mlrd. kub metr olmaqla, razılaşdırılmış qiymətlə Rusiyaya satmaq, Rusiya isə o qədər qazı Türkmənistandan almaq öhdəliyi götürsə də, sonradan Rusiya razılaşdırılmış qiyməti Türkmənistana ödəməkdən imtina etmişdir.

Türkmənlər 2015-ci ildən başlayaraq ildə, təxminən 200 mlrd. kub metr mavi qaz çıxarmağı hədəfə alıblar ki, bunun üçün də onlara hava və su kimi həm Qərb, həm də Şərq bazarlarına uzanan yeni ixrac kəmərləri və marşrutları lazımdır. Məhz ixrac imkanları məhdud olduğuna görə, türkmənlər bu

---

<sup>91</sup>Bax: Газ: “Нейтральный Туркменистан”, 16 августа 1997.

gün xarici partnyorları da cəlb etməklə, nəzərdə tutulan miqdar qazı istehsal edə bilmirlər.

Azərbaycanın zəngin qaz ehtiyatlarının dünya bazarlarına ixracı marşrutları da son illərə qədər müxtəlif regional və beynəlxalq dairələrdə geniş müzakirə olunurdu. 2012-ci ildə Türkiyə ilə Azərbaycan qazının Avropa bazarlarına müştərək ixracını hədəfləyən TANAP layihəsi imzalandıqdan sonra bu mövzu bölgənin enerji geoiqtisadiyyatı və Avropanın enerji təhlükəsizliyi fonunda artıq real gerçəklik kimi təhlil edilir. Azərbaycan hazırda ildə, təxminən 30 milyard kub metr qaz istehsal edir. Bölgənin digər əsas qaz istehsal edən ölkələrindən (Türkmənistan, Qazaxıstan, Özbəkistan, İran və s.) fərqli olaraq, Azərbaycan qaz ixracı sahəsində hazırda hər hansı bir problem yaşamır. Onun **Bakı-Tbilisi-Ərzurum** qaz kəməri vasitəsi ilə Gürcüstan və Türkiyəyə, **Bakı-İran** və **Bakı-Qroznı** xətti ilə müvafiq olaraq İran və Rusiyaya qaz ixrac kəmərləri mövcuddur. Hazırda ölkənin istehsal etdiyi təxminən 30 milyard kub metr qazın 10-12 milyardı daxili istifadəçilərə verilir, 14-16 milyardı isə üç istiqamət üzrə xarici ölkələrə satılır. Hazırda Avropa İttifaqı Türkiyədən keçməklə Avropa bazarlarına istiqamətlənən kəmərlər üçün Azərbaycandan 15-20 milyard kub metr maye qaz istəyir. Bundan başqa Avropanın Rumıniya, Bolqarıstan, Macarıstan və b. ölkələri də Bakı-Gürcüstan və Rumıniya marşrutu üzrə ixracı razılaşıdırılan və yaxın zamanlarda inşasına başlanılacaq marşrut üzrə ildə təxminən 7-10 milyard kub metr Azərbaycan qazını gözləməkdədirlər. Mütəxəssislərin fikrinə görə, Azərbaycanı sonuncu marşrutun xeyirinə qərar verməyə və qaz ixracında yeni-yeni alternativlər axtarmağa son zamanlara qədər Türkiyənin Azərbaycan qazının NABUKKO vasitəsilə tranzitinə və Türkiyənin

daxilindəki satış qiymətində sərgilədiyi ədalətsiz mövqeyi məcbur etmişdir. Türkiyənin Avropa ilə Xəzər regionu arasındakı enerji əlaqələrində Rusiyanın maraqlarına cavab verən mövqe nümayiş etdirməsi, xarici siyasətdə öz üstün prioritetlərinə baxmayaraq, Azərbaycanı yeni-yeni variantlar axtarmağa məcbur etmişdi.<sup>92</sup> Lakin Türkiyə ilə Azərbaycan qazının Avropa bazarlarına ixracına dair əldə olunmuş son razılaşmalardan sonra bu marşrutlardan hər hansı birinə Azərbaycanın dəstək verəcəyi artıq şübhə doğurur.

Bölgənin əsas qaz ixrac edən ölkələrindən biri hesab olunan İranın neft-qaz ixracı sistemi əsasən Fars körfəzi və Hörmüz boğazı vasitəsi ilə həyata keçirilir. Bundan başqa, bu ölkənin Türkiyə, Azərbaycan və Türkmənistanla birbaşa qaz ixrac kəmərləri mövcuddur. Hazırda, İranın qaz ixrac etdiyi əsas ölkə Türkiyəyədir ( ildə 10 mlrd. kub metr bu ölkəyə qaz ixrac edilir).

### **Digər dünya və region ölkələrinin neft-qaz ixracı maraqlarının xarakteristikası**

Əsas ideya müəllifinin Azərbaycan olduğu, “**Xəzər hövzəsinin zəngin karbohidrogen ehtiyatlarının Avropanın enerji bazarlarına alternativ ixracını təmin edən yeni Transqafqaz neft-qaz marşrutu**” ideyası Rusiya variantı hesab olunan “**köhnə kəmərləri qismən genişləndirmək və yenidən qurmaq yolu ilə ixracı ənənəvi marşrutlarla həyata keçirmək**” ideyası üzərində qalib gələrək reallığa çevrildəndən sonra, 1995-ci ildə Rusiya və İran istisna olmaqla, bu

---

<sup>92</sup> Bax: Alexandros Petersen. Azərbaycanın Avroatlantik baxışları // Azərbaycan focus, N2, s.198-199.

işə aidiyyəti olan əksər dünya və region ölkələrinin razılığı ilə, əsas neft və qaz marşrutu kimi Qərb istiqamətində **Bakı-Tbilisi-Ceyhan, Bakı-Supsa** neft və **Bakı-Tbilisi-Ərzurum** qaz kəməri variantının üzərində dayanıldı. (Bax: Xəritə 26) Həmin vaxtdan başlayaraq yeni kəmərlər və marşrutların region və dünya üçün kəsb etdiyi geoiqtisadi əhəmiyyət, enerji dəhlizlərinin marşrutları, dəhliz sisteminə daxil olan ölkələrin ərazi, əhali və geosiyasi xarakteristikası, Qara, Aralıq və Baltik dənizlərinə çıxış və yolların təhlükəsizlik ölçüləri və s. bu kimi məsələlər ətrafında həm bölgədə, həm də dünyada geosiyasi və geoiqtisadi diskussiyalar başlandı. Dünya geosiyasətşünasları bu layihələri region və dünya ölkələrinin, beynəlxalq transmilli aktorların neft-qaz ixracı maraqları çərçivəsində təhlil edir, yeni transmilli ixrac kəmərlərinin və ölkələrin maraqlarının xarakteristikasını verməyə çalışırlar.

Avrasiyanın zəngin karbohidrogen ehtiyatlarını Qərblə bağlayan köhnə və yeni alternativ enerji ixracı marşrutlarının hansının daha səmərəli, geosiyasi, geoiqtisadi, kommersiya, ekoloji və təhlükəsizlik baxımından daha əlverişli və səmərəli olması məsələsi XX əsrin 90-cı illərinin ortalarından başlayaraq regional və dünya siyasətinin aparıcı mövzularından, Xəzər-Qara dəniz hövzəsi və Cənubi Qafqazda reallaşdırılan enerji geoiqtisadiyyatının əsas məsələlərindən biri kimi müzakirə olunur. Xəzəryanı və qeyri-Xəzəryanı dövlətlərin hər biri neft kəmərlərinin onun ərazisindən və yaxud, ona əlverişli olan ərazilərdən keçməsinə çalışır. Bu dövlətlər içərisində Azərbaycan, Türkiyə, İran, Rusiya, Rumıniya, Bolqarıstan, Gürcüstan, Ukrayna, Qazaxıstan, Özbəkistan, Türkmənistan, Ermənistan və digər region dövlətləri ilə bərabər, həm də ABŞ, Yaponiya, Çin və bir çox aparıcı Qərb dövlətlərinin maraqları diqqəti cəlb

edir. Mütəxəssislərin fikrinə görə, Xəzər hövzəsində Rusiya ilə Türkiyə, İran və Türkiyə, ABŞ- İranla münasibəti, Rusiyanın Qafqazda və Asiyada öz geosiyasi mövqelərini qoruyub saxlamaq istəyi, Gürcüstanın daxilində yaşanan proseslər, Azərbaycan-Ermənistan, Dağlıq Qarabağ münaqişəsi, Türkiyədə kürd terrorizminin canlanması və s. kimi amillər də həm neft kəmərləri layihələrinə təsir edir, həm də bilavasitə bu layihələrlə bağlıdır. Məsələn, Rusiyanın ənənəvi neft kəmərləri marşrutlarına nəzarəti öz əlində saxlamaq cəhdi Çeçenistan münaqişəsinin siyasi vasitələrlə aradan qaldırılmasının uzanması ucbatından xeyli çətinləşdi. Azərbaycan hökuməti və dünya neft şirkətləri Rusiya hüdudlarından yan keçən yeni ixrac kəmərlərinin çəkilməsi ideyasını gündəmə gətirərək reallaşdırdılar.

Tədqiqatçıların fikrincə, yalnız Rusiyanın geosiyasi və geoiqtisadi maraqlarına xidmət edən, bu ölkəylə bağlı səmərəsiz köhnə kəmərlər və dəhlizlərin istifadəsinin davam etdirilməsi, yeni marşrutların çəkilməsi və istifadəsinə mane olmaq siyasəti, Azərbaycanla yanaşı digər region və dünya ölkələrinin də geosiyasi və geoiqtisadi tələblərinə cavab vermirdi. Bunu onlar bir neçə əsas amillə izah edirdilər.

**Əvvəla**, Xəzər hövzəsi və Orta Asiyada qaz ehtiyatları ilə zəngin olan ölkələrin əksəriyyəti həmin strateji enerji resursunun çox cüzi bir qismini daxili istifadə üçün, qalan əksər hissəsini isə xarici ölkələrə satış məqsədilə istehsal edir. Odur ki, hasil edilən təbii qazın dünya bazarlarına çıxarılması, etibarlı və səmərəli ixrac boru kəmərlərinə malik olmaq, təhlükəsiz marşrutların seçilməsi və s. kimi geoiqtisadi məsələlər bu ölkələr üçün strateji əhəmiyyət, öz enerji təhlükəsizliyini bu bölgənin təbii qazı ilə bağlayan istehlakçılar üçün həyati və

transmilli planetar mahiyyət kəsb edir. Zəngin neft-qaz ehtiyatına malik olan hər bir Xəzər hövzəsi ölkəsi istəyir ki, öz məhsulunu sərbəst şəkildə, əlverişli və ucuz marşrutlarla, etibarlı kəmərlər vasitəsilə dünya bazarlarına çıxarsın və mövcud dünya qiymətlərinə satsın. Eyni zamanda, bölgənin neft-qaz ehtiyatlarından faydalanan əksər xarici dövlətlər və digər alıcılar da istəyir ki, bu məhsulu birinci əldən, heç bir kənar vasitəçi ilə təmasa girmədən, sabit təminat şərtilə daha ucuz qiymətə alsın. Hər iki tərəf həm də bu vəzifələri hər hansı kənar subyektlərin, öz məxsusi maraqları ilə seçilən ölkələrin təsirinə məruz qalmadan təmin etmək istəyirlər. Bu mənada, faktiki olaraq Orta Asiya və Xəzər hövzəsinin zəngin neft-qaz ehtiyatlarını Avropa bazarları ilə birləşdirən alternativ kəmərlərinin mövcudluğu və onların çoxvariantlılığı, təkcə bölgənin enerji ixrac edən ölkələri üçün deyil, həm də bu məhsulları əldə etmək istəyənlər üçün də həyati əhəmiyyət kəsb edir. Odur ki, tədqiqatçıların fikrinə görə, Xəzər hövzəsinin enerji məhsullarının Qərbbə ixracı ilə bağlı yuxarıda qeyd edilən variantlardan birincisi yalnız Rusiyanın geosiyasi və geoiqtisadi maraqlarını təmin edərək, digər region və dünya ölkələrinin geosiyasi və geoiqtisadi tələblərinə qətiyyənlə cavab vermirdi.

**İkincisi,** reallaşacağı təqdirdə Rusiya variantı bu ölkənin həm bölgənin enerji resursları, həm də digər Xəzərətrafi ölkələrin dövlət müstəqilliyi üzərindəki əvvəlki geosiyasi təsirini bir qədər də artırır və Avropa enerji bazarında hegemon mövqeyini ciddi şəkildə gücləndirirdi ki, bu da ABŞ və Qərbbə ölkələrini qətiyyənlə qane edə bilməzdi. Ümumiyyətlə, XXI əsrdə Avropanın getdikcə artan enerji tələbatı çərçivəsində Rusiyanın əvvəlki illərdə olduğu kimi Orta Asiya və Xəzər regionunun zəngin neft və qaz məhsullarına sahib olması, bu

strateji xammalın istehsalı və ixracı üzərindəki əsassız monopoliyasına son qoyulması Qərbi ölkələrinin mühüm geosiyasi vəzifələrindən birini təşkil edirdi.

**Üçüncüsü,** Orta Asiya və Xəzər hövzəsinin Azərbaycan, Qazaxıstan, Türkmənistan və Özbəkistan kimi ölkələri öz karbohidrogen ehtiyatlarını sərbəst şəkildə, Rusiyanın geosiyasi təsir və təzyiqinə rast gəlmədən dünya bazarlarına çıxarmaq istəyirdi. Odur ki, Rusiyadan asılı olmayan, alternativ enerji və kəmərlər siyasəti yürütmək istəyən bu ölkələr gələcəkdə ciddi iqtisadi gəlirlər götürmək, qabaqcıl dünya sisteminə inteqrasiya olunmaq, bu istiqamətdə maraqlı olan ayrı-ayrı dünya ölkələri və transmilli şirkətlərlə sərbəst tərəfdaşlıq münasibətləri yaratmaq istəyirdilər.

**Dördüncüsü,** Xəzər hövzəsi və Orta Asiyanın neft-qaz layihələrində iştirak edən və münasib tranzit imkanlarına malik olan ölkələr də yeni çəkiləcək marşrutlardan və neftin ixracından müəyyən gəlir götürmək və əlavə geosiyasi təsir mexanizmləri qazanmaq istəyirdilər. Bu sıraya kəmərlərin öz ərazisindən keçməsinə istəyən İrani, Gürcüstanı, Türkiyəni, Azərbaycanı, bəzi Şərqi Avropa dövlətlərini, Ukraynanı və s. aid etmək olar ki, onlar da Rusiyanın ixrac monopoliyasına qarşı mübarizədə iştirak edirdilər.

O ki qaldı, Rusiyanın özünə, bu ölkə dünya enerji siyasətinin əsas geosiyasi oynularından biridir. Onu bu mənada, daha çox Xəzər hövzəsi ölkələrinin neft və qaz məhsullarını öz ərazisindən dünya bazarlarına ixrac etməklə tranzit gəlirləri deyil, dünya bazarlarında öz enerji məhsullarını rəqabətdən kənar satmaq, bölgənin neft-qaz ixrac edən ölkələrini və onlara məxsus beynəlxalq alıcıları öz geoiqtisadi təsiri altında saxlamaq düşündürür. Mütəxəssislərin hesablamalarına görə, Rusi-

ya üçün Azərbaycan, Qazaxıstan və Türkmənistana məxsus neft-qaz məhsullarının dünya bazarlarına çıxışının qarşısını bir həftə almaqla əldə etdiyi iqtisadi və geosiyasi dividend, onun bu məhsulların bir illik tranzitindən əldə etdiyi dividenddən xeyli yüksək olardı.

Bundan başqa, yenə də mütəxəssislərin fikrinə görə, Rusiyanın malik olduğu mövcud neft-qaz ixrac marşrutları və kəmərlər hövzənin zəngin potensialına nə cavab vermir, nə etibarlı və təhlükəsiz deyil, nə də ki iqtisadi cəhətdən səmərəli deyil. Bundan başqa, fəaliyyət göstərdiyi bütün dövrlərdə bu kəmərlər nə öz iqtisadi, tranzit öhdəliklərini icra edə bilməmiş, nə də ki, iqtisadi cəhətdən kimisə qane edə bilməmişdir. Məsələn, Çeçenistan müharibəsi dövründə Bakı-Novorossiysk neft və Bakı-Mozdok qaz kəmərləri dəfələrlə partladılmış, günlərlə, həftələrlə Azərbaycanın xarici aləmlə enerji mübadiləsi pozulmuş, ona məxsus enerji məhsullarının ixracı dayandırmışdır. Yaxud, bir ton Bakı neftinin Rusiya marşrutu üzrə Aralıq dənizinə ixracı, Bakı- Tbilisi-Ceyhan xətti ilə ixrac edilən məhsuldan, təxminən 70% baha başa gəlir.

Rusiya marşrutu, həm də fəaliyyət göstərdiyi bütün dövrlərdə daim özündə ciddi risklər, transmilli təhlükələr daşımış və bölgə ölkələrinin geoiqtisadi maraqlarını, marşrut boyu keçdiyi su hövzələrinin ekoloji təhlükəsizliyini təhdid etmişdir. Məsələn, İstanbulun ekoloji təhlükəsizliyi- Novorossiyskidən tankerlərə daşınan gündəlik təxminən 100 milyon barel rus neftinin təhdidi altındadır. Buna Orta Asiya və Xəzər bölgəsinin də təxminən o qədər neftini əlavə etsək, vəziyyətin nə qədər fəlakətli olacağını təsəvvür etmək çətin olmaz.

O ki qaldı, Azərbaycanın təklif etdiyi ikinci variantda - *yeni kəmərlər və dəhlizlər məsələsinə*, kəmərlərin şaxələndirilməsi

siyasətinə, mütəxəssislərin fikrinə görə, bu nəinki bölgənin sağlam rəqabətə can atan əksər neft-qaz ölkələri və onların xaricdəki tərəfdaşlarını, eyni zamanda enerji resurslarının əsas istehlakçılarını qane edir, yeni kəmərlər gələcəkdə Rusiyanın özü üçün də çox səmərəli və etibarlı ixrac marşrutu hesab oluna bilər. Bunu Rusiya və digər Xəzər ölkələrinə məxsus neftin Qara dəniz və Bosfor-Dardanel boğazlarının məhdud buraxılış imkanları nəticəsində vaxtlı-vaxtında dünya bazarlarına daşına bilməməsi, tanker daşımaçılığının boru daşımaçılığından qat-qat baha başa gəlməsi və s. səbəblərindən də izah etmək olar. Mütəxəssislərin ehtimalına görə, bəzi təbii hadisələr və s. nəticəsində Qara dəniz və əsas neft daşınan digər dəniz boğazlarında elə ciddi hal yarana bilər ki, Rusiyanın özü Bakı-Ceyhana ciddi ehtiyac hiss edər və onun dünya enerji bazarlarına çıxışı yalnız bu marşrutla mümkün olar.

Bir faktı da qeyd etmək lazımdır ki, Rusiya Cənubi Qafqazın mövcud reallıqlarını, bütün dünya tərəfindən dəstəklənən Azərbaycanın transmilli enerji layihələrinin qarşısını almazlığını dərk edərək 2001-ci ildən bölgənin alternativ nəqliyyat-dəhliz və neft-qaz ixracı marşrutlarına nəzarət etmək iddialarından faktiki olaraq əl çəkmişdir. Lakin, göründüyü kimi Orta Asiyanın, xüsusən də Qazaxıstan və Türkmənistanın enerji məhsullarının sərbəst şəkildə dünya bazarlarına çıxarması üzərindəki əvvəlki monopoliyasından hələ də imtina etməmişdir. İndi də bu ölkə Xəzərin hüquqi statusu və təhlükəsizliyi məsələlərindən, Transxəzər boru xəttinin mövcud olmamasından, bölgənin digər iqtisadi-siyasi-sosial amillərindən istifadə edərək, Orta Asiyadakı ənənəvi mövqelərini qoruyur, Xəzərin Asiya hissəsinin geosiyasi və geoiqtisadi mühitinə Qərbin,

digər “kənar qüvvələrin” hər hansı müdaxiləsinin qarşısını ala bilir.

Xəzərin Avropa hissəsində və Cənubi Qafqazda Rusiya bir qədər pragmatik hərəkət edərək, bölgənin mövcud nəqliyyat, dəhliz, neft-qaz icraçı marşrutlarına və s. geoiqtisadi təsir mexanizmlərinə daha cəlbədicə və rəqabət qabiliyyətli alternativlər yaratmağa çalışır. Bununla yanaşı, mütəxəssislərin fikrinə görə, Rusiya Cənubi Qafqazın bəzi geosiyasi təsir mexanizmlərindən gələcəkdə istifadənin yeni taktiki variantları üzərində işləyir. Xüsusən, Ukrayna və Belarus ilə ayrı-ayrı zamanlarda yaranmış münaqişələr nəticəsində Qərbbə qaz çıxartmaq problemi ilə üzləşəndən sonra, Rusiyada bəzi dairələr Azərbaycanın neçə illərdir ki, böyük iradə ilə həyata keçirdiyi alternativ neft-qaz ixracı marşrutlarının şaxələndirilməsi siyasətinin əhəmiyyətini özləri üçün dərk etməyə və bu layihələrə əlavə variant kimi maraqla göstərməyə başladılar. Məsələn, ondadır ki, Xəzərin enerji Cənubi Qafqazda yaradılmış mövcud ixrac kəmərlərinə, yeni infrastrukturlara alternativ resurslarının Qərbbə çıxarılmasının ən qısa, sərfəli və etibarlı yolu Cənubi Qafqazdan keçir. Odur ki, hazırda həm Cənubi Qafqaz, həm Şərqi-Qərbi, həm də Fars körfəzi istiqamətindəki ixrac infrastrukturlarının istifadə perspektivlərini Rusiyanın bəzi maraqlı dairələri də araşdırır. Mütəxəssislər hesab edir ki, əgər hazırda ABŞ müqavimət göstərməsəydi, Rusiya Azərbaycandan İrana və Fars körfəzi istiqamətinə həm enerji nəqli, həm də nəqliyyat-kommunikasiya sistemlərini çoxdan yaratmış və orada öz aparıcı mövqelərini təmin etmişdi.

**ABŞ, Avropa İttifaqı, Xəzər neft-qaz məhsullarından istifadə edən digər aparıcı dünya ölkələri də yeni kəmərlərə etibarlı enerji təminatı kimi yanaşaraq, Azərbaycanın möv-**

qeyini dəstəkləyirlər. Qlobal dünyanın çeşidli geoiqtisadi və getdikcə yüksələn enerji təhlükəsizliyi maraqları Xəzər və Orta Asiyanın zəngin enerji resurslarının istehsalı və ixracının hər hansı bir ölkənin monopoliyasından çıxarılmasını və diversifikasiyasını (şaxələndirilməsini) təmin etməyi tələb edir və onun liberal bazar və rəqabət mühitinə salınmasını, ayrı-ayrı subyektiv faktorlardan asılılığının aradan qaldırılmasını tələb edirdi. Bu sırada ABŞ-ı, Avropa və dünyanın inkişaf etmiş dövlətləri və onlara məxsus nəhəng transmilli şirkətləri qeyd etmək olar.

Xəzərin karbohidrogen məhsulları ilə öz enerji təhlükəsizliyini bağlayan Qərb ölkələri və onlara məxsus transmilli şirkətlər məhz yeni kəmərlər və dəhlizlər variantına, dünyada xüsusi enerji geosiyasəti həyata keçirən Rusiya kimi ölkələrin iradəsindən asılı olmayan, tam müstəqil neft-qaz ixrac marşrutuna üstünlük verirlər. Həm də, belə müstəqil marşrut nəinki təkə region ölkələrinin və onların enerji məhsullarından asılı olan dünya dövlətlərinin geoiqtisadi risklərini azaldır, həm də iqtisadi baxımdan da çox səmərəli və rus marşrutu ilə müqayisədə kifayət qədər ucuz başa gəlir.

Xəzəratrafı ölkələrindən Azərbaycanla yanaşı **Qazaxıstan** və **Türkmənistan** üçün yeni kəmərlər öz məhsullarını sərbəst şəkildə, heç bir təsir dairəsinə daxil olmadan dünya bazarlarına çıxarmaq anlamında, həm də həyati əhəmiyyət kəsb edir. Məsələn, ondadır ki, Xəzər hövzəsində neft-qaz ixracı ilə bağlı ən əlverişsiz vəziyyətdə olan ölkələr məhz Türkmənistan və Qazaxıstan hesab olunur. Tədqiqatlar göstərir ki, bu ölkələr yaxın illərdə yeni kəşf olunmuş zəngin neft-qaz yataqlarından istehsal olunan məhsulun xarici bazarlara çıxarılmasında ciddi problemlərlə üzləşəcəklər. Məsələn, yaxın onillikdə Qazaxısta-

nın Kaşaqan yataqlarından, təxminən ildə 100 mln. tona yaxın neft hasil edəcək ki, bunun da ixracı ilə bağlı bu ölkənin hazırda heç bir müstəqil, etibarlı və təhlükəsiz transmilli marşrut qarantiyası yoxdur. Əgər, yaxın gələcəkdə Qazaxıstan öz ixrac potensialını 100 milyona çatdırarsa, o zaman bu məhsulun xarici bazarlara ixracı əsl problemlə üzləşəcəkdir. Mütəxəssislərin hesablamalarına görə Qazaxıstan və Türkmənistan bugünkü bütün mövcud kəmərlər və ixrac dəhlizlərinin imkanlarından istifadə edə bilsə belə, ən yaxşı halda Rusiya ərazisi ilə Tengiz-Novorossiysk və Uzen-Samara xətləri vasitəsilə, təxminən ildə 30-40 mln. ton, gəmilər və dəmir yolu vasitəsilə Azərbaycan ərazisindən keçməklə- Bakı-Supsa kəməri və digər yollarla maksimum 10-20 mln. neft ixrac edə bilirlər. Nəzərə alınsa ki, hər iki ölkənin ixrac nefti hazırda həm Rusiyaya, həm də Azərbaycan ərazisindən Qara dənizə qədər, oradan isə gəmilərlə əsasən İstanbul vasitəsi ilə Aralıq dənizinə çıxarılır, o zaman hazırda İstanbuldan keçən 80-100 mln. tonluq neft karvanına Qazaxıstan və Türkmənistanın 50-100 mln. ton ixrac neftinin əlavə olunacağı təqdirdə, bu boğazın düçar olacağı acınacaqlı vəziyyəti təsəvvür etmək o qədər də çətin olmaz. Türkmənistanın qaz ixracı ilə vəziyyəti də getdikcə çətinləşir və bu ölkənin tələbatına qətiyyəən cavab vermir.

Son zamanlar Qazaxıstan və Türkmənistan da Azərbaycan kimi, neft-qaz kəmərlərinin şaxələndirilməsi siyasətinə üstünlük verərək, Qərbi Qazaxıstan ərazisindən Çinə və Türkmənistan ərazisindən İrana, hər iki ölkə ərazisindən Xəzərin dibi ilə Azərbaycana və Cənubi Qafqaz vasitəsi ilə Avropaya yeni neft-qaz kəmərlərinin çəkilişi ətrafında müvafiq maraqlı ölkələr və dairələrlə iş aparır. Mütəxəssislərin fikrinə görə, bütün bu kəmərlərin çəkilişi üçün həm ciddi ehtiyac duyulur, həm də

bölgənin gələcək neft-qaz istehsalı proqnozları nəzərə alınmaqla, onların iqtisadi səmərəliliyinə heç bir şübhə yeri qalmır. Orta Asiya və Xəzərin karbohidrogen ehtiyatlarının dünya bazarlarına kütləvi axınının qarşdakı 50-100 il müddətinə nəzərdə tutulmasını nəzərə alsaq, doğrudan da bölgənin çoxsaylı transmilli kəmərlər ehtiyacını hər an hiss etmək olar.

Əslində yeni neft və qaz kəmərləri Xəzər hövzəsi və Orta Asiya ölkələrinin neft-qaz məhsullarını öz nəzarəti altında Fars körfəzi vasitəsilə dünya bazarlarına çıxarmaq istəyən **İran üçün** də ciddi dividentlər gətirə bilərdi. Lakin bu o vaxt mümkün olardı ki, həmin kəmərlər onun ərazisindən keçməklə, Fars körfəzi vasitəsilə dünya bazarlarına çıxsın. Xəzər hövzəsinin ikinci böyük ölkəsi olan İran ilk gündən Xəzər hövzəsinin və Orta Asiyanın zəngin neft-qaz resurslarının Rusiyanın ənənəvi kəmərlər və marşrutlarından yan keçməklə dünya bazarlarına ixracının fəal tərəfdarı kimi çıxış etməyə və bu yöndə Azərbaycanın təşəbbüsünü dəstəkləməyə başlayır. Lakin, *İran bu işə bölgənin neft ölkələrinin milli maraqlarını və onların neft-qaz məhsullarını səbirsizliklə gözləyən Avropa ölkələrinin ehtiyacını ödəmək baxımından deyil, öz geosiyasi və geoiqtisadi maraqları baxımından çalışırdı. İranın yeni kəmərlər və dəhlizlərdən geosiyasi və geoiqtisadi nəticələri ciddi hesablanmış bir necə gözləntisi var idi.* Bunlardan biri və birincisi transmilli kəmərlər vasitəsilə öz ölkəsini neçə illərdir ki, ABŞ və onun Qərblər tərəfdaşları tərəfindən salınmış iqtisadi təcridləmədən çıxarmaq idi. İkincisi isə, İran Xəzərdəki transmilli enerji layihələrinə və Qərblər ölkələrinin hövzəyə daxil olmasına mane ola bilməyəcəyinə əmin olandan sonra, heç olmasa onların ixrac edəcəyi məhsullar üzərində hər hansı formada nəzarət mexanizmləri əldə etmək istəyirdi. Üçüncüsü, İran öz

ərazisindən çəkiləcək yeni kəmərlərlə bölgədə (xüsusən Xəzərətrafi ölkələrdə) Rusiyanın təsir dairələrini zəiflətmək, özününkünü isə gücləndirmək istəyirdi. Nəhayət, dördüncüsü, İran da digər ölkələr kimi Xəzərin enerji resurslarının ixracından müəyyən iqtisadi dividendlər, tranzit gəlirləri götürmək istəyirdi. Odur ki, Azərbaycanın Beynəlxalq Konsorsiumla birgə Xəzərdən istehsal edilən əsas neftin və qazın dünya bazarlarına çıxarılması marşrutlarını çəkmək ideyası ortaya çıxanda, İran öz ərazisini və Fars körfəzi variantını təklif edir.

Mütəxəssislərin fikrinə görə, əslində İranın əraziləri digər təklif olunan marşrutlardan iqtisadi xarakteristikasına görə daha sərfəli idi. Lakin İranın siyasi rejimi, yürütdüyü geosiyasəti və dövlətin xarici aləmlə əlaqələri layihədə söz sahibi olan ölkə və şirkətləri qane etmirdi. Odur ki, bütün üstünlüklərinə baxmayaraq, ABŞ və onun Qərb tərəfdaşları İran variantını birmənalı şəkildə yaxına buraxmadılar. Bu ölkənin bütün cəhdlərinə və çalışmalarına baxmayaraq, Türkmənistandan çəkilmiş kiçik bir qaz kəməri istisna olmaqla, İran Xəzər hövzəsini Qərblə birləşdirən bütün əsas yeni kəmərlər və marşrutlardan kənar qaldı. Bunun əsas səbəbi, əlbəttə ki, qeyd etdiyimiz kimi, heç də bu ölkənin geosiyasi məkanının əlverişsizliyi ilə deyil, daha çox Qərb ölkələrinin, xüsusən, ABŞ-ın İrana etibar etməməsi, onunla planetar müstəvidə mübarizə aparması və buna uyğun olaraq bu ölkəni beynəlxalq iqtisadi təcridə salması idi.

İran Qərb ölkələrinin yaratdığı iqtisadi blokadadan çıxmaq üçün Azərbaycan, Qazaxıstan və Türkmənistanla (həm də sonuncuların xaricə neft-qaz ixracı ilə bağlı mövcud problemlərdən istifadə edərək) enerji sahəsindəki əlaqələrini genişləndirməyə və onların artıq neft və qaz məhsullarını alaraq, Fars

körfəzi vasitəsilə dünya bazarlarına çıxarmağa çalışır. Lakin, burada İranın əsas problemi bu məhsulları almaq və ixrac etmək üçün nə lazımı miqdarda kəmərlərə, nə də ki, digər dəniz nəqliyyat vasitələrinə və limanlara malik olmamasından yaranır. İran ərazisindən keçməklə, hər hansı transmilli neft-qaz kəməri ideyasını, iqtisadi və məsafə baxımından nə qədər sərfəli olsa belə, həm də bu ölkənin siyasi və idarəçilik rejiminə inamlarının və etibarlarının olmaması baxımından ABŞ və onun Qərb partnyorları ilk gündən birmənalı şəkildə rədd etdilər.

Xəzərdən dünya bazarlarına yeni kəmərlər çəkilişi ideyasını bölgə ölkələrindən **Gürcüstan, Ukrayna və Türkiyə, Ukrayna, Şərqi Avropa dövlətlərindən Bolqarıstan, Rumıniya, Polşa, əksər Baltikyanı ölkələr** də dəstəkləyirdi. Lakin onların hər birinin marşrutların istiqaməti və keçdiyi ərazilərlə bağlı öz məxsusi maraqları, bəzən bir-biri ilə rəqabət yaradan mövqeləri mövcud idi. Məsələn, Azərbaycan və Qazaxıstan neftinin daşındığı Bakı-Supsa neft kəmərinin Supsadan davamı kimi, tanker daşımaçılığı deyil, Qara dənizin dibi ilə Avropaya yeni kəmərlər çəkilməsi ideyasını bu ölkələrin müvafiq olaraq hərəsi bir cür görür. Ukrayna bu kəmərin davamını Qara dənizdəki ona və Rumıniyaya məxsus Odessa-Brodiyə, Bolqarıstan Burqasa, Rumıniya Konstantaya çəkilməsini arzu edir.

Hazırda bölgədə yeni neft-qaz kəmərləri və marşrutları ideyasını, ixrac marşrutların sonrakı şaxələndirilməsini (çoxvariantlılığını) Azərbaycan və Qazaxıstan, yuxarıda adı çəkilən digər ölkələr fəal şəkildə dəstəklədiyi halda, öz enerji və tranzit maraqlarından çıxış edən Türkiyə buna müsbət yanaşmır. **Türkiyənin neft-qaz kəmərləri və enerji dəhlizi siyasətinə** nəzər salsaq görərik ki, bu ölkə Azərbaycanın yeni kəmərlər və dəhliz təşəbbüsünün reallaşmasından bütün əsas parametrlər- iqtisadi,

siyasi, geostrateji, bölgə üzərində və dünyada əlavə geosiyasi təsir mexanizmləri qazanmaq, İstanbulun ekoloji fəlakətdən qismən xilas edilməsi və s. üzrə ən çox dividend qazanan dövlət hesab olunur. Türkiyə BTC-nin reallaşması nəticəsində bir vaxtlar Rusiyanın Xəzər hövzəsi və Orta Asiyanın zəngin neft və qaz məhsulları, bunun əsasında da bölgənin enerji ixrac edən ölkələri üzərində malik olduğu təsir mexanizmlərini öz əlinə keçirdi. Bundan başqa, Türkiyə özünün Rusiya, İran və İraqdan enerji asılılığını BTC-nin hesabına büsbütün aradan qaldırdı, Orta Asiya və Xəzərin zəngin neft-qaz məhsullarını öz ərazisindən keçirməklə dünya enerji siyasətinin mərkəzi ölkələrindən birinə çevrildi, Qara və Aralıq dənizləri arasında əsas tranzit ölkəsi kimi Avropa və Avrasiya ölkələri üzərində ciddi geosiyasi təsir mexanizmləri qazandı. 2012-2013-cü illərdə Azərbaycanla imzaladığı Trans Anadolu qaz ixracı haqqında sazişlər - TANAP və TAP layihələri bu ölkəyə həm də bölgənin əsas ixrac qazı üzərində əlverişli mövqe qazandıracaqdır.

Mütəxəssislərin fikrinə görə, BTC-nin fəaliyyətə başlaması ilə Rusiyanın Xəzər hövzəsi və Cənubi Qafqaz üzərindəki geosiyasi və geoiqtisadi təsiri, dəhliz və transmilli neft-qaz ixracı monopoliyası nə qədər zəiflədisə, Türkiyənininki bir o qədər gücləndi. Rusiya bölgə ölkələrinin strateji enerji məhsullarının onun iradəsi xaricində dünya bazarlarına ixracına nəzarəti itirdi, Türkiyə isə belə nəzarət imkanlarını əldə etdi. Bununla bərabər Türkiyə, həm də Rusiyanın Avrasiyadakı zəifləyən mövqelərindən istifadə edərək öz regional geosiyasi təsirini möhkəmlətdi, enerji mübadilələri üzrə geoiqtisadi maraqlarını təmin etdi, geosiyasi, geoiqtisadi, yanacaq-enerji, tranzit və s. sahəsində həm Rusiya, həm də Avropa İttifaqı ilə

illərdən bəri arzu etdiyi bərabər hüquqlu əlverişli mövqelər qazandı, müqavilə və sazişlər bağladı. Və nəhayət, Türkiyə Rusiya ilə Avropa İttifaqı ölkələri arasındakı enerji mübadiləsi və neft-qaz tranziti sistemində həlledici vəsilələrdən birinə çevrildi. Mütəxəssislərin fikrinə görə, Rusiyanın həmin dövrdə Ukrayna, sonrakı illərdə isə Belarus ilə ziddiyyətli və qeyri-sabit münasibətləri fonunda, Türkiyə bu ölkənin Avropa ilə neft-qaz mübadiləsi sisteminin aparıcı tranzit ölkəsinə çevrilmək siyasətini hədəfə almışdır.

Xəzərin və Mərkəzi Asiyanın neft-qaz məhsullarını dünya bazarlarına daşıyacaq kəmərlərlə bağlı maraqlı dünya və regional dövlətlərin münasibətini şərtləndirən **digər əsas amil**, həmin kəmərlərin və nəqliyyat-kommunikasiya dəhlizlərinin daha çox hansı meyarlara söykənməsi- geoiqtisadi, geosiyasi, yoxsa başqa mahiyyət kəsb etməsi ilə bağlıdır. Məsələn, Rusiya hökuməti və siyasətşünasları heç bir ciddi arqument gətirmədən, daim və təkidlə onun ərazisindən keçən əksər ixrac marşrutlarının “bütün parametrlər üzrə digərlərindən üstünlüyünü” sübut etməyə, başqa Transqafqaz və Transxəzər və s. neft-qaz kəmərlərini isə “geosiyasi mahiyyət daşımaqda” günahlandırır və müvafiq olaraq onlara qarşı çıxış etmişdir.

Digər ölkələrin, məsələn, Azərbaycanın da köhnə və yeni kəmərlərlə və ixrac marşrutları, enerji dəhlizləri üzrə öz əsaslı arqumentləri və məxsusi yanaşmaları mövcuddur. Rusiyanın mövqeyini yalnız ona yaxın Ermənistan və İran kimi ölkələr dəstəklədiyi halda, Azərbaycanın yanaşması əksər dünya ölkələrinin və qarşılıqlı maraqları üstün tutan digər geoiqtisadi aktorların mövqeləri ilə eynilik təşkil edir. Çünki bu yanaşma-Bakı-Tbilisi-Ceyhan, Bakı-Supsa neft, Bakı-Tbilisi-Ərzurum, TANAP, TAP qaz, TRACECA nəqliyyat-kommunikasiya dəh-

lizi və Bakı-Tbilisi-Qars dəmir yolu kimi transmilli layihələr həm iqtisadi və siyasi, həm də təhlükəsizlik anlamında bütöv dünya və region ölkələrinin sağlam ehtiyaclarına və ayrı-ayrılıqda hər bir geosiyasi aktorun ortaq maraqlarına cavab verir. Bundan başqa, bəhs olunan transmilli layihələr, həm də özünün etibarlılığı, müstəqilliyi və heç bir geosiyasi oyunçudan asılı olmaması ilə də fərqlənir.

### **§2.3. Azərbaycanın enerji ixracının şaxələndirilməsi siyasəti və onun regionun ümumi geoiqtisadi vəziyyətinə təsiri**

90-cı illərin əvvəllərindən başlayaraq Xəzər-Qara dəniz hövzəsi və Cənubi Qafqazın geosiyasi vəziyyətinə və strateji hədəflərinə, o cümlədən Azərbaycanın milli maraqlarına birbaşa təsir göstərən əsas amillərdən biri enerji sahəsində xarici aləmlə tərəfdaşlıq münasibətlərinin genişləndirilməsi, bölgənin mövcud enerji və karbohidrogen ehtiyatlarının müstəqil yollarla birbaşa dünya bazarlarına çatdırılması, daha etibarlı, təhlükəsiz və iqtisadi cəhətdən səmərəli marşrutların təmin edilməsi hesab olunur. Mütəxəssislərin fikrinə görə, XX əsrin sonlarından etibarən sərbəst enerji ixracı problemi Avrasiyada təkcə Azərbaycanın deyil, SSRİ-nin dağılması ilə öz müstəqilliyinə qovuşmuş əksər neft-qaz istehsal və ixrac edən ölkələrinin, eyni zamanda Xəzərdə enerji sahəsində işləyən transmilli aktorların əksəriyyətinin əsas geosiyasi və geoiqtisadi qayğılarından birini təşkil edir.

Xəzər hövzəsi ölkələri içərisində uzunmüddətli strateji hədəf kimi alternativ ixrac marşrutları məsələsini də real olaraq ilk dəfə məhz Azərbaycan gündəmə gətirmiş və öz tərəfdaş-

larının köməyi ilə tədricən reallaşdırmağa başlamışdır. Hövzənin, o cümlədən Orta Asiya bölgəsinin karbohidrogen məhsullarının dünya bazarlarına ixracı ilə bağlı Azərbaycanın irəli sürdüyü və Rusiyanın mövqeyindən fərqlənən bu plan Rusiya və İran istisna olmaqla demək olar ki, bütün region ölkələri - Türkiyə, Gürcüstan, Qazaxıstan, İran, Ukrayna, Türkmənistan, dünyanın aparıcı dövlətləri - ABŞ, Yaponiya, Çin, Avropa İttifaqı ölkələri və s. tərəfindən də dəstəklənmişdi.

Azərbaycanın ixrac siyasətinin və bu istiqamətdə irəli sürdüyü təşəbbüslərin əsasında *Xəzər dənizi və Orta Asiya ilə dünyanın enerji bazarlarını, regionun əsas enerji istehlakçılarını birləşdirəcək alternativ, müstəqil, çoxvariantlı enerji dəhlizləri və ixrac kəmərlərinin çəkilməsi* ideyası dayanırdı. Yeni dəhliz və kəmərlər Xəzər dənizi və Orta Asiyadan hasil ediləcək və Rusiyanın Novorossiyskdəki Qara dəniz limanının, ixrac kəmərlərinin, İstanbul boğazlarının və s. mövcud infrastrukturların imkanlarına qətiyyən sığmayacaq on milyonlarla ton neft və milyardlarla kub metr qazın gələcəkdə Avropa və dünya bazarlarına daşınmasını nəzərdə tuturdu.

Prezident Heydər Əliyev ölkənin yeni enerji strategiyası tərkibində ilk gündən Xəzər hövzəsinin zəngin karbohidrogen məhsullarının dünya bazarlarına çıxarılmasına *şaxələndirilmiş və çoxvariantlı enerji dəhlizləri və marşrutları məsələsinə* ciddi önəm verirdi. O, bu təşəbbüsə və ideyaya Azərbaycanın regionda və dünyada aparıcı mövqeyini nümayiş etdirən, onun enerji sahəsində geoiqtisadi təhlükəsizliyi baxımından mühüm rol oynayan amil kimi baxırdı. Odur ki, Azərbaycan hökuməti 1994-cü ildən başlayaraq Xəzər dənizinin ona məxsus sektorundakı enerji ehtiyatlarını “Əsrin müqaviləsi” çərçivəsində Qərbbə məxsus aparıcı şirkətləri ilə birgə işləmək və hər hansı

bir kənar qüvvənin geosiyasi təsiri olmayan sərbəst yollarla dünya bazarına çıxarmaq istiqamətində xüsusi fəaliyyətə başlayır. Azərbaycan sonrakı illərdə də yeni-yeni enerji ixracı marşrutları və satış bazarlarının axtarışını, onların şaxələndirilməsi siyasətini davam etdirmişdir.

Keçən dövrdə Azərbaycan ona məxsus neft və qaz məhsullarını sərfəli qiymətlərlə və müstəqil ixrac marşrutları ilə Türkiyə və Avropa bazarlarına çıxarmaqla yanaşı, həm də onu əhatə edən, keçmişdə onunla bir geosiyasi məkanı bölüşən ölkələrin daxili bazarlarında özünə yer tutmaq uğrunda fəaliyyətə qoşulur. Həmin fəaliyyət çərçivəsində onun həyata keçirdiyi transmilli enerji siyasətinin əsas istiqamətlərindən biri *Qara-Xəzər dənizi hövzəsi və digər postsovet məkanı ölkələrinin enerji ehtiyaclarının təmin olunmasında yaxından iştirak etməkdən ibarət olmuşdur.*

Enerji təhlükəsizliyində Azərbaycan hökuməti ikinci əsas amil kimi *ixrac dəhlizləri və kəmərlərin regional təhlükəsizliyi məsələsini* irəli sürürdü. Bu anlamda əsas şərt kəmərlərin marşrutunu düzgün müəyyənləşdirməkdən ibarət idi. (hansı məkanları əhatə etməsi, marşrutların etibarlı, sabit və dayanıqlı cəmiyyəti və daxili mühiti olan tərəfdaş ölkələrin ərazisindən keçməsi və s. nəzərdə tutulur - Ə.H.) Azərbaycan bu istiqamətdə də öz tərəfdaşları ilə geniş məsləhətləşmələr keçirir və bütün maneələrə baxmayaraq, konsorsium çərçivəsində Xəzərdən istehsal olunacaq əsas neftin ən optimal və təhlükəsiz ixrac marşrutunu seçir.

Yeni transmilli neft və qaz marşrutların müəyyən edilməsi, alternativ kəmərlər və dəhlizlərin yaradılması variantları ətrafında, onların hansı ölkələrin ərazisindən keçməklə Qara, Aralıq və Baltik dənizlərinə çatdırılması və s. marşrutlarla

bağlı bir neçə il həm bölgədə, həm də dünyada ciddi geosiyasi diskussiyalar aparılmış, dünya geosiyasətçiləri çoxsaylı fikir və mülahizələr söyləmişlər. Nəhayət, uzun müzakirələrdən sonra 1995-ci ildə Rusiya və İran istisna olmaqla,<sup>93</sup> əsas neft və qaz marşrutu kimi, əksər aidiyyatı dünya və region ölkələrinin, transmilli şirkətlərin razılığı ilə *Qərb istiqamətində- Bakı-Tbilisi-Ceyhan, Bakı-Supsa neft və Bakı-Tbilisi-Ərzurum qaz kəməri variantının üzərində dayanılmışdır.* (Bax: Xəritə 23)

Azərbaycanın həyata keçirdiyi yeni enerji dəhlizi və kəmərlər siyasətinin əsasında dayanan əsas meyarlardan biri də *bu layihələr ətrafında bölgədə ortaq dövlətlərarası konsensusun tapılması və tərəfdaşlıq mühitinin yaradılması, yeni kəmərlərin və dəhlizlərin regional gərginliyin yumşaldılmasına, bütün bölgə əhalisinin rifahına xidmət göstərməsi, Xəzər hövzəsinin enerji istehsal edən ölkələrinə Qərblə bərabər hüquqlu əməkdaşlıq üçün hərtərəfli şəraitin təmin edilməsi* ideyası olmuşdur. Lakin Azərbaycanın hövzədə Qərb şirkətləri ilə transmilli neft-qaz layihələrinin həyata keçirilməsinə başlaması və müstəqil, alternativ ixrac marşrutlarının yaradılması istiqamətində fərqli mövqe nümayiş etdirməsi ilk gündən Rusiyanın ciddi müqaviməti ilə üzləşmişdi. Rusiyanın bəzi xarici və daxili siyasət strukturları, rəsmi və qeyri rəsmi dairələri bir-birinin ardınca müxtəlif antiAzərbaycan bəyanatları səsləndirməyə başlamışdılar. Həmin dövrdə məhz Azərbaycan tərəfinin ciddi səyi və bəzi güzəştlərə getməsi nəticəsində Rusiyanın barışmaz mövqeyini bir qədər yumşaltmaq mümkün oldu. Bu ölkənin neft ixracı və tranzit maraqlarını təmin etmək məqsədi ilə, 1997-ci

---

<sup>93</sup> İran əvvəlcə prinsipcə Azərbaycanın irəli sürdüyü yeni kəmərlər ideyasını dəstəkləsə də, sonradan ixrac marşrutlarının onun ərazisindən yan keçəcəyini yəqin edəndən sonra, onlara mane olmaq yolunu tutdu.

*ildə “Bakı-Novorossiysk kəmərinin yenidən istifadəsi” ilə bağlı Rusiya Azərbaycan Birgə sazişi bağlandı.* Bakı-Novorossiysk kəməri o dövrdə Azərbaycana qətiyyənlə lazım deyildi və onun tranzit şərtləri heç bir xarici tərəfdaş dövləti qane etmirdi. Azərbaycanın Rusiya ilə neft ixracına dair bağladığı bu müqavilə sadəcə olaraq Xəzərdə həyata keçirilən transmilli layihələr ətrafında konsensus yaratmaq, bölgədəki bir qədər gərgin dövlətlərarası münasibətləri yumşaltmaq və tərəfdaşlıq istiqamətinə yönəltmək istəyindən irəli gəlirdi. Bakı-Novorossiysk kəməri o illərdə Azərbaycan və onun tərəfdaşları üçün nə iqtisadi, nə də ki, geosiyasi cəhətdən sərfəli deyildi. Bu kəmərin həm tranzit xərcləri çox yüksək idi, həm Azərbaycanın təmiz və bahalı nefti Novorossiyskdə Qazaxıstanın Tengiz yataqlarından daxil olan ucuz və kükürlü neftlə qarışdırılaraq keyfiyyətdən salınırdı, həm də ki, Rusiya ərazisi ilə gələcəkdə əsas neftin ixracı ideyası Azərbaycana yaxşı heç bir geosiyasi dividend vəd etmirdi, əksinə, ölkə üzərində daimi geosiyasi təzyiqlə mexanizmi yaradırdı.

Mütəxəssislər hesab edir ki, əslində Rusiya 90-cı illərin sonunda Azərbaycanın dünyanın aparıcı dövlət və neft şirkətləri ilə Xəzər hövzəsində reallaşdırdığı transmilli layihələrə və yeni neft-qaz kəmərləri ideyasına dünya səviyyəsinə ciddi maneçilik göstərmək iqtidarında da deyildi. Həmin dövrdə xüsusi beynəlxalq dəstək qazanan Azərbaycana qarşı çox ciddi təzyiqlər göstərmək də çətin idi. Sadəcə olaraq, Rusiyanın bəzi dairələri Bakı-Novorossiysk kəməri ilə bağlı Azərbaycanın üzərinə heç olmasa bəzi öhdəliklər yükləmək istiqamətində çalışırdı. Məhz elə bu məqsədlə Rusiya 1997-ci ildə təkidlə tələb edirdi ki, Azərbaycan öz neftinin heç olmasa bir hissəsini (təxminən ildə 10 milyon tondan söhbət gedirdi- Ə.H), rus tərəfinin müəyyən etdiyi tariflə, on beş illik məcburi öhdəlik

götürməklə Novorossiysk marşrutu ilə dünya bazarlarına çıxarmaq öhdəliyi götürsün. Əlbəttə, Azərbaycan bu şərtləri qəbul edib, öz geosiyasi maraqlarını bu qədər asanlıqla güzəştə gedə bilməzdi. Çünki o zaman üçün nə Rusiyanın müəyyən etdiyi tarif qətiyyən sərfəli deyildi, nə də ki, Azərbaycanın Novorossiysk kəməri ilə ixrac edəcəyi əlavə neft yox idi. Lakin Azərbaycan tərəfi bütün əsas amilləri və mövcud şəraiti nəzərə alaraq, Rusiya ilə kompromis xarakterli bir saziş imzalamağa razılıq verdi. Sazişdə, Rusiyanın təkidlə tələb etdiyi “ixrac ediləcək neftin miqdarı və 15 illik müddət” formulunu, dəyişdirərək “illik 5 milyon tona qədər olmaqla və uzunmüddətli istifadə” ifadəsi ilə əvəz etdi. Beləliklə, bəzi Orta Asiya dövlətlərindən fərqli olaraq Azərbaycan Rusiya ilə gərginləşən geosiyasi münasibətlərini, onun qarşısında hər hansı ciddi və konkret öhdəlik götürmədən və öz “əl-qolunu bağlamadan” yoluna qoya bildi.<sup>94</sup>

Bakı-Novorossiysk marşrutunun əsas mənfə cəhəti yuxarıda qeyd etdiyimiz amillərlə yanaşı, həm də keçdiyi Şimali Qafqaz ərazilərinin kriminallaşması və qeyri-sabitliyi, Rusiyanın özünün o dövrdə tərəfdaş kimi etibarsızlığı, Qara dənizin İstanbul boğazlarının buraxılış gücünün zəifliyi və ixrac imkanlarını məhdudluğu və s. ilə də bağlı idi. Bu günün özündə də bu kəmərin təhlükəsizliyinə və davamlı fəaliyyətinə heç kim, hətta Rusiyanın özü belə qarantıya verə bilmir. 1977-ci il müqaviləsinə görə, Rusiya hər ton Azərbaycan neftinin bu marşrutla Novorossiyskə qədər tranziti üçün 15,67 ABŞ dolları tranzit haqqı alır.<sup>95</sup>

---

<sup>94</sup> Вах: “Независимая газета”, 10 февраля 2004.

<sup>95</sup> Вах: Жильцов С.С., Зонн И.С., Ушков А.М. Геополитика Каспийского региона...с.112.

Bundan başqa neftin gəmi ilə Aralıq dənizinə daşınmasının da haqqını (təxminən hər tona 4 ABŞ dolları) əlavə etsək (həmin dövrdə neftin dünya bazarlarındakı qiymətləri 30 ABŞ dollarından aşağı idi), o zaman bu marşrutun nə qədər bahalı və səmərəsiz olduğunu aydın görmək olar.

Beləliklə, göründüyü kimi Xəzər hövzəsində dövlətlər-arası konsensus yaratmaq və Rusiyanın yeni ixrac kəmərləri ilə bağlı nümayiş etdirdiyi narazılığı yumşaltmaq üçün, Azərbaycan öz ilkin neftini heç bir iqtisadi meyara cavab verməyən Rusiya marşrutu ilə - ixrac etməyə razılıq verir. Xəzər dənizinin Azərbaycan sektorunda istehsal olunan neftin Qara dənizə çıxarılmasını təmin edən ilk dövlətlərarası transmilli kəmərdə məhz Bakı-Tbilisi-Ceyhan deyil, Bakı-Novorossiysk xətti olur.<sup>96</sup> SSRİ dağılından və Rusiya xam neftinin emal üçün Azərbaycanın neftayırma zavodlarına göndərilməsi dayandırıldıktan sonra, qarşılıqlı razılaşma əsasında ilk dəfə Bakı-Novorossiysk kəməridən geriyyə - Bakıdan Novorossiyskə Azərbaycanın xam neftinin çıxarılması və oradan da tankerlər vasitəsi ilə dünya bazarlarına daşınması məqsədi ilə istifadə edilməyə başlanır. Əslində həmin illərdə bu kəmərdə *Gürcüstanın Qara dəniz limanlarına dəmir yolu vasitəsi ilə neft daşınması* istisna olmaqla, həm də Azərbaycanın neftinin xarici bazarlara çıxarılması üçün yeganə çıxış yolu idi. O

---

<sup>96</sup> Bakı-Novorossiysk kəməri SSRİ zamanında tikilmiş və əsasən Rusiya neftinin Azərbaycanın neftayırma zavodlarına daşınması və emal olunmuş hazır neft məhsullarının digər Zaqafqaziya respublikalarına, Şimali Qafqaza və İrana göndərilməsi məqsədilə istifadə edilirdi. Kəmərin ümumi uzunluğu 1535 kilometrdir ki, bunun 1300 km. Rusiya ərazisindən (270-i Dağıstan, 150-si Çeçenistan, 18-i İnquşetiya), qalan 235 km. isə Azərbaycan ərazisindən keçir. İllik buraxılış gücü 18 milyon tona hesablınsa da, bu kəmərin maksimum buraxılış gücü 10 mln. tondur.

dövrdə Azərbaycanın xaricə satılması neft məhsulunun cüzi miqdarda olmasını nəzərə alsaq, Rusiyanın bu kəmərin tranzitindən gələn cüzi gəlirə o qədər ciddi marağı da yox idi. Lakin buna baxmayaraq, Rusiya Azərbaycandan xaricə neft çıxarması üçün dünya standartlarından xeyli yüksək- hər ton üçün 15,67 ABŞ dolları tranzit haqqı alırdı. Mütəxəssislərin fikrinə görə, Rusiyanı o dövrdə Azərbaycan neftindən əldə edəcəyi tranzit haqqı deyil, daha çox “müstəqil xarici və enerji siyasəti yürütməyə cəhd edən bir ölkəyə qarşı” dünya bazarlarına yeganə çıxış olan Novorossiysk ixrac kəmərinə geosiyasi təzyiq vasitəsi kimi istifadə etmək imkanı düşündürürdü. Rusiya bu kəmərlər vasitəsi ilə istədiyi vaxt Azərbaycanın xaricə neft ixracını dayandıra və özündən asılı vəziyyətə sala bilirdi.

Novorossiysk marşrutunun bir sıra digər çatışmazlıqları da var idi ki, yeni şəraitdə onun istismarı Azərbaycan üçün qətiyyətlə sərəfəli deyildi. Rusiya tərəfindən müstəqil Azərbaycanın geoiqtisadi maraqları üçün xüsusi təzyiq mexanizmi kimi istifadə edilməsi, yüksək ixrac rüsumu və nəqliyyat tariflərinə cəlb edilməsi, məhdud ötürücülük qabiliyyəti, Novorossiysk limanında bahalı Azərbaycan neftinin ucuz Sibir və Qazaxıstan nefti ilə qarışdırılması və s. bu kəmərin Azərbaycanın geoiqtisadi mənafehləri üçün ən ciddi qüsuru idi. Lakin artıq qeyd olunduğu kimi, Xəzər bölgəsində reallaşdırdığı yeni transmilli enerji siyasəti nəticəsində Rusiya ilə yaranmış bir qədər gərgin geoiqtisadi münasibətləri yumşaltmaq və kompromis xarakterli əməkdaşlıq mühiti yaratmaq məqsədi ilə, Azərbaycan öz iqtisadi marağına zidd olsa belə, xam neftinin bir qisminin bu kəmərlə nəqlinə razılıq verdi. Bununla bağlı 1997-ci il fevralın 16-da Bakıda Azərbaycan hökuməti, Azərbaycan Beynəlxalq Əməliyyat Şirkətinin (ABƏŞ) rəhbərliyi və Azərbaycan Dövlət

Neft Şirkəti (ADNŞ) ilə Rusiyanın “Transneft” şirkəti arasında Bakı-Novorossiysk kəməri ilə neft ixracına dair tərəflərin öhdəliklərini konkretləşdirən bir sıra sazişlər imzalandı. Həmin sənədlər arasında “Azərbaycandan çıxarılaacaq ilkin neftin Rusiya ərazisi vasitəsi ilə nəqli haqqında” Saziş və “Qarşılıqlı anlaşma haqqında” Memorandum da var idi.<sup>97</sup>

Azərbaycanın transmilli kəmərlər və dəhliz siyasətinə həmin dövrdə ABŞ və Avropa İttifaqı ölkələri, Türkiyə və b. dövlətlər də dəstək verir ki, bu da bəhs olunan layihələrə mane olmaq istəyən qüvvələri, Rusiyanı, İrani və b. region ölkələrini bitərəfləşdirə bilər. 1997-ci il noyabrın 12-də Azərbaycanın paytaxtı Bakı şəhərində Xəzər dənizindən Azərbaycan neftinin çıxarılması və nəqli münasibəti ilə təntənəli mərasim keçirildi. Həmin gün Xəzər dənizinin təkindən “Əsrin müqaviləsi” çərçivəsində istehsal olunan ilkin Azərbaycan nefti Bakı-Novorossiysk kəməri vasitəsi ilə dünya bazarlarına axıdılmağa başlandı. Bu, müstəqil Azərbaycan Respublikasının neft siyasətinin mühüm qələbəsi idi. Bakı-Novorossiysk boru kəmərinin işə düşməsi Rusiya-Azərbaycan münasibətlərinə müsbət təsir etdi və iki dövlət arasındakı ənənəvi dostluq və əməkdaşlığın qorunub saxlanmasına, Rusiyanın Azərbaycan neftindən gəlir götürməklə öz geoiqtisadi mənafeələrini qismən təmin etməsinə şərait yaratdı.

Xəzərin Qərb hövzəsinin əsas neft ehtiyatlarını Azərbaycan hasil edir. Azərbaycan neftinin fərqli marşrutlarla dünya

---

<sup>97</sup>Razılışmaya əsasən Azərbaycan nefti Bakıdan başlayaraq Çeçenistanın Qroznı şəhərindən keçməklə, Rusiya ərazisi ilə Qara dənizə tərəf uzanan Bakı-Mahaçqala-Qroznı xətti ilə birləşib, Rusiyanın Novorossiysk limanına gedib çıxmalı idi. Kəmərin ümumi uzunluğu “Çıraq” platformasından Sənqəçal terminalı və Novorossiysk limanına qədər 1800 km-ə bərabər idi.

bazarlarına çıxarılması istiqamətində istifadə edilən ikinci əsas kəmərlər *Qərbi İxrac kəməri adlandırılan- Bakı-Supsa marşrutudur*. Bu kəmərlər Azərbaycanın ilkin neftinin Gürcüstanın Qara dəniz limanlarına nəql olunmasını hədəfləyən və Bakı-Novorossiysk kəmərinə alternativ hesab olunan marşrutdur.<sup>98</sup>

İllik buraxılış gücü maksimum 10 mln. ton, uzunluğu təxminən 900 km. dəyəri 565 milyon ABŞ dolları olan Bakı-Supsa kəməri Avropa İttifaqının Trans-Avrasiya (TRACECA) “İpək yolu layihəsi” nin Azərbaycan və Gürcüstanı birləşdirən ilk geoiqtisadi transmilli layihəsi hesab olunur. Kəmərlər hazırda əsasən Qazaxıstan və bir qədər də Azərbaycan nefti Gürcüstanın Qara dəniz limanı olan Supsaya, oradan da tankerlərlə Türkiyə, Ukrayna və Şərqi Avropa bazarlarına- Frakiya (Türkiyə), Burqas (Bolqarıstan) Odessa (Ukrayna) və s. daxılır. Son zamanlar kəmərin davamı kimi Qara dənizin dibi ilə Ukraynaya, Rumıniya və Bolqarıstana yeni ixrac kəmərinin çəkilməsi ətrafında danışıqlar aparılır.

Azərbaycan Bakı-Supsa neft kəmərinə yenidən bərpa edərək istismara buraxmaqla öz neft ixracını müəyyən mənada Rusiyanın geosiyasi təsir dairəsindən xilas etdi və “Əsrin müqaviləsi” çərçivəsində istehsal ediləcək əsas neftin hasilatına qədər öz ilkin neftini bu kəmərlər vasitəsi ilə ixrac etmək imkanı qazandı.

---

<sup>98</sup> Kəmərlər SSRİ vaxtında tikilmiş və Azərbaycanı neft məhsullarının Cənubi Qafqaz və Qara dəniz ətrafı SSRİ respublikalarına çıxarılması məqsədilə istifadə edilmişdir. Sonrakı dövrdə bəzi səbəblərdən bu kəmərin fəaliyyəti dayandırılmış və demək olar ki, istifadəsiz vəziyyətə salınmışdır. Müstəqillik illərində, xüsusən 1994-cü ildən bu kəmərlərə yenidən ehtiyac yarandı və Azərbaycanın təşəbbüsü ilə ilkin neftin ixracını reallaşdırmaq məqsədilə onun yenidən qurulmasına başlandı. Kəmərlər bir neçə il müddətinə tam restavrsasiya olunaraq işə salındı.

Bakı-Supsa xəttinin geosiyasi nəticələrindən bir də Gürcüstanın və Azərbaycanın dövlət müstəqilliyinin möhkəmlənməsinə, Gürcüstanla Azərbaycan və Türkiyə arasında strateji tərəfdaşlıq münasibətlərinin yaranması və inkişaf etdirilməsinə imkan yaratması oldu. Azərbaycanın strateji enerji daşıyıcılarının dünya bazarına etibarlı ixracını təmin edən və Xəzər hövzəsinin geosiyasi vəziyyətini, dünyanın enerji siyasətini bütünlükdə dəyişən əsas marşrut isə, “Əsrin müqaviləsi” çərçivəsində planlaşdırılan, 1999-cu ildə tikintisinə beynəlxalq sanksiya verilən və 2005-ci ildə istismara verilən Bakı-Tbilisi-Ceyhanın (BTC) əsas neft ixracı kəməri oldu. Xəzər hövzəsinin, xüsusən də dənizin Azərbaycan sektorundakı əsas neft məhsullarının dünya bazarlarına çıxarılması məqsədi ilə tikilən bu böyük transmilli neft kəmərinin əsas təşəbbüskarı, 1994-cü ildə dünyanın ən qabaqcıl neft şirkətləri ilə Xəzərin Azərbaycan sektorunda birgə neft və qaz çıxarılması ilə bağlı “Əsrin müqaviləsi” adlanan neft kontraktları imzalayan Azərbaycan olmuş, sonrakı dövrdə onu ABŞ, Türkiyə, Qazaxıstan, Gürcüstan, Avropa İttifaqı ölkələri dəstəkləmiş və çox ciddi səylərin nəticəsi olaraq onun tikintisinə beynəlxalq sanksiya verilmişdir.

BTC-nin çəkilişi başa çatana qədər onun ətrafında qızğın geosiyasi və geoiqtisadi diskussiyalar və dövlətlərarası danışıqlar aparılmışdır. Yeni kəmərin ideyası ortaya çıxandan sonra onun keçəcəyi marşrutlarla (marşrutun əhatə edəcəyi ölkələrin əraziləri) bağlı bir çox layihələr və ideyalar irəli sürülmüş, lakin əsas iqtisadi, geosiyasi və geostrateji göstəricilər və amillərə görə Bakı-Tbilisi-Ceyhan layihəsi seçilmişdir.

BTC ideyası ilk dəfə 1993-cü ildə Azərbaycan və Türkiyə arasında bağlanmış dövlətlərarası müqavilə ilə rəsmi şəkildə irəli sürülmüşdür. Təxminən, ildə 50 mln. ton buraxılış gücünə

hesablanmış, 1920 km. ümumi uzunluğu olan bu kəmərin sonrakı dəstəklənməsi 1998-ci ildə Azərbaycan, Türkiyə və Gürcüstan prezidentlərinin Türkiyənin Samsun şəhərində imzaladıkları birgə bəyanatda öz əksini tapmışdır. Bunun ardınca 1998-ci ilin oktyabrında Azərbaycan, Türkiyə, Qazaxıstan, Gürcüstan, Özbəkistan prezidentləri və ABŞ-in enerji naziri bu kəmərin dəstəklənməsi ilə bağlı növbəti sənədə - “Ankara deklarasiyası”na imza qoyurlar. Nəhayət, 1999-cu ildə - ATƏT-in İstanbul Sammitində BTC-nin çəkilişinin başlanması haqqında Azərbaycan, Türkiyə, Gürcüstan və ABŞ prezidentlərinin yuxarıda bəhs olunan hökumətlərarası sazişi imzalaması ilə bu ideyanın reallaşmasına beynəlxalq sanksiya verilir.

BTC-nin inşası Orta Asiya və Xəzər hövzəsinin, Cənubi Qafqazın və bütövlükdə Avrasiya bölgəsinin geosiyasi və geo-iqtisadi vəziyyətini ciddi şəkildə dəyişdi, regionun neft məhsullarını, Qərbinsə enerji ehtiyaclarının ödənilməsini və təhlükəsiz təminatını qismən də olsa rusların geosiyasi təsirindən və asılılığından xilas etdi.

Azərbaycan illərdən bəri öz neftini və qazını xarici bazarlara sərbəst çıxarmaq arzusu ilə yaşayırdı. BTC bu arzunu, əsasən, təmin etdi və bu ölkənin gələcək geosiyasi, geo-iqtisadi və geostrateji inkişafını Rusiyanın təsirindən azad etdi.

BTC Azərbaycanla yanaşı, Gürcüstanın və Türkiyənin də gələcək geosiyasi və strateji inkişafında çox mühüm rol oynadı. Kəmərlər ideyasına beynəlxalq sanksiya verilməsi və bu ölkələrin marşrut üzrə “əsas tranzit dövlət” seçilməsi, nəinki təkcə onların enerji təhlükəsizliyinə ciddi təsir göstərmiş, həmçinin daxili siyasi və iqtisadi həyatlarını yaxşılaşdırmış, onlara ciddi iqtisadi, siyasi dividendlər və beynəlxalq önəm qazandırmışdır. BTC, xüsusən, Gürcüstanı ciddi iqtisadi və daxili

ictimai-siyasi böhrandan xilas etmiş, bu ölkəyə dünyada “etibarlı partnyor” imici qazandırmış və onun milli inkişafı ilə bağlı bütün bədbin proqnozları aradan qaldırmış, ölkənin gələcək geosiyasi və geoiqtisadi inkişafına dair aydın, real və nikbin ictimai ovqat yaratmışdır.

BTC həm də neçə illərdir ki, Azərbaycan kimi Rusiyanın geosiyasi təzyiqləri ilə üzləşən, öz neftinin ixrac taleyini bütövlükdə bu ölkənin iradəsindən asılı vəziyyətə salan Qazaxıstan və Türkmənistan üçün də alternativ ixrac imkanları yaratdı. BTC-nin fəaliyyətə başlamasından sonra bu ölkələrin rəsmi dairələri ciddi geoiqtisadi mexanizm əldə edərək, Rusiya qarşısında getdikcə daha cəsarətli davranış nümayiş etdirməyə başlayır.

Əsas ixrac kəmərinin aktuallığı ilk növbədə onun Rusiya marşrutuna alternativliyi, geosiyasi müstəqilliyi və heç bir kənar təsirdən asılı olmamasında idi. Bundan başqa, həm Bakı-Novorossiysk, həm də Bakı-Supsa kəmərlərinin buraxılış gücünün nə Azərbaycanın getdikcə artan ehtiyaclarını, nə də ki, gələcəkdə Orta Asiya ölkələrindən ixrac olunan neftin daşınmasını təmin edə bilməyəcəyi də bütün mütəxəssislərə məlum idi. Beləliklə, göründüyü kimi BTC-nin işə düşməsi və Xəzər hövzəsi ölkələrinin dünya enerji bazarlarına müstəqil bir aktor kimi ayaq açması həm bölgənin geoiqtisadi durumunu, yerli ölkələrin milli maraq dairəsini və ona uyğun da geosiyasi davranışını, həm də Avropa enerji təhlükəsizliyinin geosiyasi xarakteristikasını ciddi şəkildə dəyişdi.

BTC istifadəyə veriləndən sonra, Rusiyanın geosiyasət tədqiqatçıları A. Duqin və başqaları yazırdı ki, bəs Rusiya Xəzərlə Qara dəniz arasındakı çox əhəmiyyətli “geosiyasi açar məkanı” Türkiyəyə və Qərbbə uduzaraq, dünyanın yeni enerji

geosiyasətində oyundankənar vəziyyətdə qaldı. Guya bundan sonra nə Rusiya, nə də ki, İran bu bölgəyə bir daha daxil ola bilməyəcəklər... və ABŞ-la Türkiyənin hegemonluğu altında yeni bir “Qafqaz dövləti”, yaxud “Qafqaz dövlətləri Birliyi” adlanan geosiyasi reallıq yaranacaqdır ki, İran və Rusiya bu birlikdən kənar qalacaq”.<sup>99</sup>

BTC və Bakı-Supsa marşrutu ilə yanaşı, hazırda istehsalı günü-gündən genişlənən Xəzər hövzəsinin neft məhsullarının Gürcüstanın Batumi, Qulevi və b. limanlarına çatdırılması məqsədilə *Bakı-Gürcüstan dəmir yolu marşrutunun* imkanlarından da geniş istifadə olunur. Bu marşrutla ildə orta hesabla 5-10 milyon ton neft ixrac olunur. Mütəxəssislər hövzənin zəngin neftinin Avropa və Cənub-Şərqi Asiya bazarlarına maneəsiz ixracını təmin etmək məqsədi ilə, qarşıdan gələn illərdə fəaliyyətdə olan *Bakı-Supsa neft kəmərinin genişləndirilməsi və Odessa-Brodı-Avropa, yaxud da Konstanta-Rumıniya-Avropa marşrutu ilə Avropaya çatdırılması* ideyasını geniş müzakirə edirlər.

Bakı-Tbilisi-Ceyhan və digər alternativ neft-qaz ixracı marşrutlarının reallaşması Azərbaycan və Qərb ölkələri üçün o qədər də asan başa gəlmədi. Bakı-Novorossiysk və Bakı-Supsa layihələrindən fərqli olaraq, bu kəmərin inşası regionun iki aparıcı geosiyasi gücü – Rusiya və İranın ciddi, açıq və dolaylı müqaviməti ilə üzləşdi. İran kəmərin marşrutu ilə bağlı əsasən öz ərazisinin istifadə edilməsini təklif etdiyi halda, Rusiya ümumilikdə Xəzər dənizindən hər hansı alternativ layihənin gerçəkləşməsinə bütün gücü ilə, xüsusən də Xəzərin statusunu qabartmaqla mane olmağa çalışırdı.

---

<sup>99</sup>Вах: Дугин А.Г. Основы геополитки. Геополитическое будущее России, Москва, 2000, с.811.

Azərbaycanın əsas neftinin xarici bazarlara tam təhlükəsiz və etibarlı yolla nəql edilməsi kimi ciddi geoiqtisadi və geostrateji məsələdə qətiyyət və prinsiplilik nümayiş etdirən Prezident Heydər Əliyev mütəxəssislərin fikrinə görə, o zaman ən optimal variantı seçdi. Bundan başqa, o, regionun geosiyasi mənzərəsini və mövcud beynəlxalq münasibətlər sistemini nəzərə alaraq, əsas kəmərin keçəcəyi ölkələrin müəyyənlişməsi prosesində ən etibarlı tərəfdaşların - Gürcüstan və Türkiyənin üzərində dayandı.

1999-cu il noyabrın 18-də ATƏT-in İstanbul Zirvə toplantısı gedişində Azərbaycan Respublikasının Prezidenti Heydər Əliyev, Gürcüstan Respublikasının Prezidenti Eduard Şevardnadze və Türkiyə Cümhuriyyətinin Prezidenti Süleyman Dəmirəl tərəfindən “Xam neftin Azərbaycan, Gürcüstan və Türkiyə əraziləri ilə Bakı-Tbilisi-Ceyhan əsas ixrac bou kəməri vasitəsi ilə nəql edilməsinə dair saziş” imzaladılar. Eyni vaxtda, Azərbaycan, Gürcüstan, Türkiyə, Qazaxıstan və ABŞ prezidentləri bu layihəni dəstəkləyən İstanbul bəyannaməsini imzaladı. 1999-cu il noyabrın 18-də İstanbulda keçirilmiş ATƏT-in Zirvə görüşü çərçivəsində “Bakı-Tbilisi-Ceyhan” Əsas ixrac boru kəməri vasitəsilə Azərbaycan, Gürcüstan və Türkiyə ərazilərindən Xəzər dənizindən çıxarılan əsas xam neftin nəqli haqqında” Sazişin ABŞ Prezidenti Bill Klintonun iştirakı ilə Azərbaycan Prezidenti Heydər Əliyev, Türkiyə Prezidenti Süleyman Dəmirəl və Gürcüstan Prezidenti Eduard Şevardnadze tərəfindən imzalanması region ölkələrinin strateji əməkdaşlığı və Avropaya inteqrasiyası sahəsində ciddi addım idi.

Bütün çətinliklər və problemlərə baxmayaraq, 2002-ci il sentyabrın 18-də Azərbaycan, Türkiyə və Gürcüstan prezidentlərinin iştirakı ilə dünyanın ən böyük enerji layihəsi olan BTC-

nin əsası qoyuldu. 4 ildən sonra – 2006-cı il iyulun 13-də kəmərlə istifadəyə verildi. Uzunluğu 1760 km, buraxılış gücü ildə 50 milyon ton olan bu kəmərin tikintisi təqribən 2,95 milyard dollara başa gəlir.

Beləliklə, Azərbaycan Respublikası ilə bərabər Xəzər regionunda digər dövlətlərin də yaxından iştirakı ilə həyata keçirilən qlobal enerji ixracı layihəsi bir çox Qərbdən dövlətlərinin, xüsusən, ABŞ-ın yaxın dəstəyi ilə reallaşdı. Bununla da, bölgədə tək-cə Azərbaycanın deyil, ümumilikdə regionun və Avropa məkanının enerji təhlükəsizliyinə xidmət edən geostrateji bir layihə əfsanədən gerçəkliyə çevrildi.

Qeyd edək ki, BTC-nin istismar müddəti 40 il nəzərdə tutulub ki, bunun sonuncu 15 ili yalnız Azərbaycanın tam mülkiyyəti kimi istifadə ediləcəkdir.

2007-ci il iyunun 16-da BTC layihəsinə rəsmən Qazaxıstan da qoşuldu. Həmin gün Almatıda Qazaxıstan və Azərbaycan prezidentləri Qazaxıstan neftinin Xəzər dənizi və Azərbaycan ərazisindən keçməklə Bakı-Tbilisi-Ceyhan vasitəsi ilə dünya bazarlarına çıxmasına dəstək və yardım barədə saziş imzaladılar. Bu razılaşma Qazaxıstan neftinin BTC ilə nəql olunması məqsədi ilə Aktau-Bakı daşıma sisteminin yaradılmasını nəzərdə tutur. Bundan başqa, 2010-cu ildən Türkmənistan da Xəzərdə istehsal etməyə başladığı neft məhsullarını BTC vasitəsilə Ceyhana ixrac etmək imkanları üzərində işləməyə başlayıb və hazırda bu kəmərlə müəyyən qədər neft ixracı həyata keçirir.

Qeyd edək ki, Bakı-Tbilisi-Ceyhan əsas ixrac boru kəməri bilavasitə həm layihənin iştirakçısı olan dövlətlərin iqtisadi maraqlarını təmin edir, həm də müasir dünyanın son dərəcə ak-

tual geoiqtisadi və geosiyasi məsələsi olan enerji təhlükəsizliyi probleminin həlli baxımından geniş imkanlar açır.

Məlum olduğu kimi, Qərb dövlətləri Xəzər hövzəsinin zəngin karbohidrogen yataqlarına sərbəst çıxış imkanı əldə etmək və özlərinin neft və təbii qaza artan tələbatını bu bölgənin alternativ imkanları vasitəsilə həll etmək, dünyada mövcud olan birqütblü enerji asılılığından azad olmaq istiqamətində son illərdə xüsusi fəallıq nümayiş etdirirlər. Qeyd etmək lazımdır ki, Azərbaycanın yeni neft siyasətinin Qərbin yanacaq təhlükəsizliyi geoiqtisadiyyatı ilə üst-üstə düşməsi və bu sahədə prezident Heydər Əliyevin qətiyyəti, prinsipliliyi və uzaqgörənliyinin hər iki tərəfin maraqlarına cavab verməsi Azərbaycanın enerji sahəsində bu ölkələrlə geostrateji tərəfdaşlığını şərtləndirmişdir. Bu amil Azərbaycanın Cənubi Qafqazdakı strateji mövqeyini və nüfuzunu da artırmış və respublikanın Avroatlantik məkanına inteqrasiyası üçün geniş şərait yaratmışdır.

Azərbaycanın yeni neft strategiyasına uyğun olaraq reallaşdırdığı transmilli neft-qaz ixracı marşrutları və kəmərlər siyasətinin mühüm bir hissəsini *Xəzərin ölkəmizə aid sektorundakı "Şahdəniz" yatağında təsdiqlənmiş 2,6 trilyon kub metr təbii qazın istehsalı və sərbəst şəkildə dünya bazarlarına çıxarılması siyasəti təşkil edir*. Hazırda Xəzər hövzəsinin, xüsusən də Azərbaycan və Türkmənistanın zəngin qaz ehtiyatlarının Rusiya, Norveç və Şimali Amerikadan nəql edilən təbii qazla yanaşı alternativ olaraq Avropaya ixracı məsələsi dünyanın geosiyasi və geoiqtisadi gündəmini məşğul edən ən mühüm transmilli layihələrdən biridir. Odur ki, Xəzər hövzəsinin qaz ehtiyatlarını Avropa bazarları ilə birləşdirən və çəkilməsi layihələndirilən transmilli qaz kəmərlərinin hər biri əsas para-

metrlərinə və geoiqtisadi əhəmiyyətinə görə Bakı-Tbilisi-Ceyhan kimi əsas neft kəmərləri ilə müqayisə oluna bilər.

Xəzər hövzəsindən Avropaya alternativ qaz ixracı kəmərinin də əsas təşəbbüskarı və ilk reallaşdıranı məhz Azərbaycan olmuşdur. Bu istiqamətdə reallaşdırılan ilk layihə, hazırda tam gücü ilə istismar olunan və regionun birinci ən böyük transmilli qaz ixracı kəməri hesab olunan *Bakı-Tbilisi-Ərzurum (BTƏ)* qaz kəməridir. Bu kəməər olduqca strateji əhəmiyyətli bir layihə olmaqla bərabər, həm də dünya ölkələrinə gələcək strateji qaz ixracı kəmərlərinin yeni-yeni alternativ marşrutlarını müəyyən etməyə imkan yaratmışdır. Bu gün Avropanın Rusiyadan öz təbii qaz asılılığını azaltma taktikası və Xəzərin Azərbaycan-Türkmənistan sektorunda aşkarlanan yeni-yeni zəngin qaz yataqları fonunda BTƏ kimi ixrac kəmərlərinin aktuallığı və əhəmiyyəti getdikcə daha da artır.

BTƏ qaz kəmərinin ilkin ideyası “Şahdəniz” yatağından istehsal olunan Azərbaycan qazının Gürcüstan və Türkiyəyə, oradan da Avropa bazarlarına nəqlindən ibarət idi. Kəmərin uzunluğu 690 kilometrdir. Onun 442 km Azərbaycan, 248 km isə Gürcüstan ərazisinə düşür. İlkin ötürmə qabiliyyəti ildə 7-8 mlrd. modernləşdirmədən sonrakı maksimal ötürücülük imkanı isə 20 mlrd. kub. metr olan bu kəməər 2006-cı ildə istismara verilib. Artıq 2007-ci ilin sonundan BTƏ kəməri ilə ötürülən Azərbaycan qazı Gürcüstan və Türkiyə ilə yanaşı, həm də Türkiyə-İtaliya qaz sisteminin birləşməsi nəticəsində İtaliyaya ötürülməyə başlanıb.

Bakı-Tbilisi-Ərzurum qaz kəməri Azərbaycanın 1994-cü ildən başlayaraq həyata keçirdiyi çoxvariantlı transmilli neft-qaz ixracı və yeni kəməər siyasətinin mühüm tərkib hissəsidir. Bu kəməər Xəzər-Qara dəniz hövzəsi və Cənubi Qafqazın

geosiyasi, geoiqtisadi vəziyyətini Azərbaycanın xeyrinə bir qədər də dəyişib. Hazırda, Türkiyə, Gürcüstan və Azərbaycan dünya enerji şəbəkələrinin mərkəzləşmiş sisteminə daxil olaraq, onun həlledici vəsiləsinə çevrilib. BTƏ-nin mövcudluğu həm də Şərqi-Qərbi enerji dəhlizinin əhəmiyyətini xeyli artırır.

Amma təbii ki, onilliklər boyu regionun enerji ehtiyatlarına nəzarət etmiş Rusiya BTC-nin inşası zamanı olduğu kimi, Xəzər hövzəsini Qərbin qaz istehlakçıları ilə birləşdirən BTƏ kimi alternativ qaz xətlərinin inşasına da olduqca qısqançlıqla yanaşmışdır. Mütəxəssislərin fikrinə görə, Rusiya bununla həm xarici bazarlara sərbəst çıxışı olmayan Xəzərboyu ölkələrin təbii qazını əvvəlki ucuz qiymətlərlə almaq üstünlüyünü, həm də lazım gələndə bu faktordan təzyiqliq vasitəsi kimi istifadə etmək imkanlarını itirməkdən qorxurdu. BTƏ Rusiyanın qaz istehsalçıları Avropa bazarındakı əvvəlki inhisarçı mövqələrindən qismən məhrum etməli idi. Rusiya əvvəlki illərdə və indinin özündə də öz inhisarçı mövqeyindən istifadə edərək Xəzər regionunda istehsal olunan təbii qazı bazar qiymətlərindən ucuz qiymətə alaraq, Avropa bazarlarında və MDB məkanında daha baha qiymətlərə satır. Təkcə bunu qeyd etmək kifayətdir ki, 2003-cü ildə Rusiya və Türkmənistan arasında demək olar ki, bütün türkmən qazının 2009-cu ilədək Rusiya tərəfindən daxili qiymətlərlə alınması ilə bağlı saziş imzalanmışdır. Eyni sözləri Qazaxıstan və Özbəkistan haqda da söyləmək olar: bu ölkələrin də qaz yataqlarında işləmək hüququ, bəzi məlumatlara görə, xarici ölkələrdən yalnız Rusiyaya məxsusdur.

Bakı-Tbilisi-Ərzurum kəmərinin çəkilişi ilə Xəzər hövzəsində başlamış alternativ qaz ixracı siyasəti, regionun zəngin qaz ehtiyatlarının daha sərbəst və əlverişli yollarla Avropa

bazarlarına çıxarılması, göründüyü kimi, həm əvvəlki geoiqtisadi və geosiyasi vəziyyəti xeyli dəyişmiş, neft ixracı sahəsində olduğu kimi, qaz istehsal və ixracı ilə məşğul olan bölgə ölkələrinə qismən də olsa, Rusiyanın nəzarətindən kənar ixrac marşrutundan istifadə etmək imkanı yaratmış, həm də Avropanın enerji təhlükəsizliyi məsələsində mühüm rol oynamasını hədəfləyən yeni-yeni kəmərlərin və transmilli layihələrin meydana çıxmasına təkan vermişdir.

2008-ci ilin noyabrında Bakıda keçirilən IV Enerji Sammiti Xəzər hövzəsindən Avropaya alternativ enerji ixracı dəhlizlərinin yaradılmasının bütün dünyanın geosiyasi və geoiqtisadi maraqlarına uyğun olduğunu bir daha nümayiş etdirdi. 21 ölkənin nümayəndələrinin və diplomatların, o cümlədən 6 dövlətin prezidentinin qatıldığı Sammitdə çıxış edən nətiqlər birmənalı bəyan etdilər ki, inşası müzakirə olunan Cənub qaz ixracı dəhlizi (o zaman söhbət “*Nabucco*” layihəsindən gəldirdi- Ə.H.) Avropanın gələcək enerji təhlükəsizliyinin təmin olunmasında həyati əhəmiyyət daşıyır və Avropa İttifaqı ilə Azərbaycan bu istiqamətdə sıx əməkdaşlıq etməlidir.<sup>100</sup>

Sammitdə Cənub dəhlizi çərçivəsində gələcək trans – Asiya-Avropa qaz layihəsinin reallaşmasında Azərbaycanın əsas söz sahibi olduğu bir daha aydınlaşdı. Prezident İlham Əliyev Azərbaycanın təşəbbüsü ilə həyata keçirilən və Avropa ölkələrinin də geoiqtisadi maraqlarına cavab verən transmilli ixrac layihələrinə qiymət verərkən bildirdi ki, Azərbaycanda başlanmış enerji layihələri bu gün dünya ölkələri ilə daha geniş əməkdaşlıq üçün hərtərəfli imkanlar açır. Masa ətrafında Bakı-Tbilisi-Ceyhan, Bakı-Tbilisi-Ərzurum, Bakı-Supsa, Odessa-

---

<sup>100</sup> Bax: “Azərbaycan” qəzeti, 15 noyabr 2008-ci il.

Brodi-Plotsk-Qdansk və “Nabucco” layihələrinin iştirakçıları və digər nümayəndələr toplaşılar. Bu layihələrin hamısı mühümdür və onların bir mənbəyi var - Xəzər dənizi, daha dəqiq desək, Azərbaycan”<sup>101</sup>.

Bakı Sammitin yekunlarına dair qəbul olunmuş Birgə Bəyannamədə qeyd edilmişdir ki, Sammit iştirakçıları enerji resurslarının hasilatçı, tranzit və istehlakçı ölkələr arasında qarşılıqlı surətdə faydalı əməkdaşlığın möhkəmlənməsinə və genişlənməsinə, enerji sahəsində regional investisiya layihələrinin həyata keçirilməsi üçün zəruri əlverişli şərait yaradılmasına tərəfdar olduğunu təsdiq edirlər.<sup>102</sup>

Bəyannamədə Azərbaycanın Xəzər hövzəsindən hasil edilən neftin və qazın dünya və Avropa bazarlarına çatdırılması yollarının şaxələndirilməsinə yönəlmiş siyasətinin dəstəklənməsinin vacibliyi vurğulanmış, iştirakçı dövlətlərin tələbatını daha dolğun təmin etmək məqsədilə Azərbaycan qazının Avropa bazarlarına nəqli və tranziti üçün çoxvariantlı qaz ixracı infrastrukturlarının yaradılması layihələri bəyənilmişdir.

Cənub qaz ixracı dəhlizinin reallaşdırılması istiqamətində növbəti mühüm addım 2009-cu ilin yanvarında Macarıstanın paytaxtı Budapeşt şəhərində keçirilmiş enerji Sammitində atılmışdır. Bu sammitdə çıxış edən Azərbaycan Prezidenti İlham Əliyev ölkəsinin Avropanın enerji təhlükəsizliyi məsələsində mühüm rol oynadığını, Azərbaycan etibarlı tərəfdaş ölkə olduğunu və öz təbii sərvətlərini Xəzər hövzəsindən Avropaya nəql etdiyini bildirmişdir. Azərbaycanın alternativ qaz ixracı layihələrini həmişə dəstəklədiyini bildirən dövlət başçısı qeyd etmişdir ki, bu dəstək gələcəkdə də davam edəcək: “Bakıda

---

<sup>101</sup> Yəni orada.

<sup>102</sup> Yəni orada.

keçirilən Sammitdə Azərbaycan öz mövqeyini ortaya qoymuşdur. Bu layihədə iştirak edən bütün tərəflər əməkdaşlığa hazırdırlar. Bu gün Azərbaycan tək-cə tranzit ölkə deyil, həm də enerji mənbələri ilə zəngin olan ölkədir. Layihə çərçivəsində yaxşı tərəfdaşlıq əlaqələrinin yaranacağına əmin olduğunu bildirən Prezident İlham Əliyev vurğulamışdır ki, Azərbaycan Avropa İttifaqına və Avrotlantik məkana inteqrasiyaya üstünlük verir və bu siyasət bundan sonra da davam etdiriləcək”.<sup>103</sup>

Qeyd edək ki, o zaman hələ Azərbaycanın sonradan irəli sürəcəyi TANAP və TAP layihələri mövcud deyildi. Söhbət dəyəri 8 milyard avro olan və ildə təqribən 26-32 mlrd. kubmetr təbii qaz ötürmə qabiliyyətinə malik “Nabucco” kəmərinə gəlirdi. Ümumi uzunluğu 3300 kilometr olacaq- (2000 km Türkiyə, 400 km Bolqarıstan, 460 km Rumıniya, 390 km Macarıstan, 46 km isə Avstriya ərazisindən keçməklə) bu kəmərin Bakı-Tbilisi-Türkiyə-Avstriya marşrutu üzrə Avropa qazpaylayıcı (Baumqarten) məntəqəsinə qədər uzanmalı idi. İxrac olunacaq qaz həcmlərinin böyük bir hissəsi Rusiyadan Qara dənizin dibi ilə Türkiyə və Avropaya qaz ixracını hədəfləyən “Mavi axın” kəməri ilə bərabər Mərkəzi və Qərbi Avropada alternativ qaz təminatı imkanı yaratmalı idi. Bu kəmərin vasitəsilə 2015-ci ildən Azərbaycan, sonra Qazaxıstan və Türkmənistan qazının nəqli nəzərdə tutulurdu. Növbəti mərhələdə, 2017-ci ildən sonra bu kəmərlə, həmçinin İran, İraq, Özbəkistan və Misir qazının nəqli də proqnozlaşdırılırdı. (Bax: Xəritə 29).

Mütəxəssislər “Nabucco” layihəsini dünyanın bir çox regionları arasında alternativ transmilli qaz təminatı yaratması

---

<sup>103</sup> Yenə orada.

baxımından yüksək dəyərləndirirdilər. Layihənin reallaşmamasının əsas səbəbindən danışıqarkən, mütəxəssislər ilk növbədə, Avropa İttifaqı və ABŞ-ın kəmərin inşasının və maliyyələşdirilməsinin üzərində ısrarla dayanmamasını, Xəzər hövzəsinin Türkmənistan və Qazaxıstan kimi ölkələrinin Rusiyanın təzyiqləri altında ona qoşulmaqdan yayınmasını və bu səbəbdən də lazımi qədər ixrac qazı mənbələrinin tapılmamasını, Türkiyənin Azərbaycan qazının bu kəmərlə tranziti ilə bağlı əsassız və şişirdilmiş qiymət təklif etməsini və digər kiçik məsələləri göstərirlər.

Azərbaycan prezidenti İlham Əliyev 2010-cu ilin fevralında Münhendə keçirilən Dünya Təhlükəsizlik Konfransındakı çıxışı zamanı Avropanın enerji təhlükəsizliyinin təmin edilməsində Azərbaycanın rolu və Nabucco transmilli qaz layihəsinin perspektivi ilə bağlı bildirmişdir ki, bizim ixrac üçün böyük həcmdə təbii qazımız var və gələcəkdə də olacaq. Azərbaycanda minimal qaz ehtiyatları hazırda *2 trilyon kubmetr* hesab olunur, lakin bu rəqəm *5 trilyon kubmetr* də ola bilər. Bu qədər qaz nəinki bizim özümüzə və regional istehlakçılara, həmçinin Avropa istehlakçılarına ən azı yüz il kifayət edər. Prezident konfransda xüsusi vurğulamışdır ki, Azərbaycan istehlakçılar, tranzit ölkələr və hasilatçılar arasında sazişlərə aid bütün zəruri məsələlərin həllini və Xəzərdə əlavə olaraq 20 milyard kubmetr qazı hasil etmək məqsədilə, 20 milyard dollar xarici sərmayələrin yeni mərhələsinin başlanmasını gözləyir... Sərmayə qoymazdan əvvəl biz istehlakçılarımızın kim olduğunu, tranzit haqlarını, qazın qiymətini, bazarın bizim üçün etibarlı olub-olmamasını və boru kəmərinin digər hissəsində olan tərəfdaşlarımızın nə dərəcədə ciddi və sadıq olduğunu bilmək istəyirik.<sup>104</sup>

---

<sup>104</sup> Bax: "Azərbaycan", 7 fevral 2010-cu il.

Sonradan “Şahdəniz 2” layihəsinin işlənməsi, onun çərçivəsində faktiki olaraq “Nabucco”-nun alternativini hesab olunan TANAP və TAP kimi layihələrin əsas maliyyə ağırlığını və liderliyini öz üzərinə götürən Azərbaycan dövlətinin milli iradəsi sübut etdi ki, bu tipli transmilli layihələr yalnız ciddi səy və kollektiv dəstəklə reallaşa bilər. Azərbaycan prezidentinin hələ Münhen konfransında bəhs etdiyi ikinci faza üzrə istehsal olunacaq Şahdəniz qazının istehsalı, bölüşdürülməsi və ixracı üzrə tələb olunan qarantıya və əminlik məsələsi dünyanın aparıcı neft-qaz şirkətləri və bir çox Avropa ölkələri ilə həyata keçirilən uzunmüddətli danışıqlardan sonra 2013-cü ilin 17 dekabr tarixində Bakıda imzalanan “Şahdəniz-2” sazişi ilə əldə edildi. Bu layihə çərçivəsində istehsal olunacaq təbii qazın bölüşdürülməsi və ixracı üzrə tərəfdaş ölkələr və şirkətlər özlərinin yekun qərarlarını təsdiq etdilər. Mütəxəssislər tərəfindən XXI əsrin layihəsi adlandırılan “Şahdəniz-2” sazişi XXI əsrdə nəinki təkcə Azərbaycanın, o cümlədən Avropa və dünyanın enerji təhlükəsizliyinin təmin edilməsində önəmli rol oynayacaqdır.

“Şahdəniz-2” layihəsi Azərbaycan və Gürcüstan ərazisi boyunca Cənubi Qafqaz boru kəmərinin genişləndirilməsinə xidmət etməklə *Trans-Anadolu və Trans-Adriatik qaz boru kəmərlərinin* tikintisi ilə bağlı planların reallaşmasına təkan verəcək və artıq öz əhəmiyyətini itirmiş Nabucco layihəsinə alternativ olaraq Avropaya yeni qaz dəhlizi açacaq.

Azərbaycan qazının Avropaya nəqli imkanlarını genişləndirən və “Şahdəniz 2” layihəsinə yol açan əsas marşrutlardan biri də 2007-ci il noyabrın 18-də istifadəyə verilən *Türkiyə-Yunanistan qaz kəməri* hesab olunur. Bu marşrutun açılması Azərbaycanla Avropa İttifaqı arasında enerji təhlükəsizliyi sa-

həsində əməkdaşlıq imkanlarını genişləndirməklə yanaşı, həm də Xəzər hövzəsinin zəngin qaz ehtiyatları tranzitinin yeni istiqamətini yaradıb. Mütəxəssislərin fikrinə görə, bu kəmər Azərbaycan, Türkiyə və Yunanıstan üçün böyük geosiyasi əhəmiyyət daşımaqla bərabər, həm də enerji sahəsində bölgədə yeni transmilli iş birliyinin əsasını qoyur. Düzdür, son bir neçə il Türkiyənin Xəzər dənizi və Azərbaycandan hasil olunan qazın Avropaya ixracına və bu ölkənin özündə satılma qiymətlərinə tərəfdaşları qane etməyən birtərəfli tarif və qiymət qoyması bu layihənin iş düşməsinə bir qədər gecikdirsə də, 2011-ci ildə uzun müddətli ikitərəfli və çoxtərəfli danışıqlardan sonra, nəhayət ki, türk hökuməti öz əsassız mövqelərindən geri çəkilməmiş və Azərbaycanla ortaq razılığa gəlmişdir.

Türkiyə-Yunanıstan qaz kəmərinin işə salınması və “Şahdəniz 2” layihəsinin imzalanması ilə Avropa İttifaqı ilə Azərbaycan arasındakı qaz ixracı sahəsində birbaşa əməkdaşlıq başlanmışdır. Hazırda Yunanıstan Avropa İttifaqının üzvü olaraq, enerji sahəsində Azərbaycanla birbaşa əməkdaşlıq edir və onun az miqdarda olsa da ixrac qazını alır. 2013-cü ildə “Şahdəniz 2” transmilli qaz layihəsi çərçivəsində bu əməkdaşlığa Böyük Britaniya (Britiş Petroleum şirkəri vasitəsilə-Ə.H.), Albaniya, Monteneqro, Xorvatiya və digər Avropa ölkələri də qoşuldu. Çünki bu məsələ enerji təhlükəsizliyinin təminatı baxımından ilk növbədə Avropa dövlətlərin geoiqtisadi maraqlarına cavab verir. Artıq Cənub dəhlizi çərçivəsində çəkiləcək qaz ixracı kəmərinin Yunanıstandan İtaliya Albaniya, Monteneqro və Xorvatiya sərhədlərinə qədər uzanması barədə sənəd imzalanmışdır.

“Şahdəniz 2” layihəsinə birbaşa yol açan və Azərbaycanın transmilli qaz ixracı siyasətinin əsas uğurlu addımlarından biri

hesab olunan hadisə isə 2011-ci ildə baş vermişdir. 2011-ci il oktyabrın 24-də İzmir şəhərində Azərbaycan və Türkiyə hökumətləri arasında uzun müddətdən bəri müzakirə edilən Xəzər hövzəsinin “Şahdəniz” yatağının ikinci faza layihəsi üzrə istehsal olunan və “Abşeron”, “Ümid”, “Babək”, “Naxçıvan” kimi yataqlardan bir neçə il sonra mərhələlərlə, ümumilikdə təxminən illik gücü 50 milyard kub metrə çatacaq Azərbaycan qazının gələcəkdə daha təhlükəsiz, səmərəli və qısa yolla, razılaşdırılmış sərbəst tranzit şərtləri ilə Türkiyəyə və onun ərazisi vasitəsi ilə birbaşa Avropa bazarlarına çıxarılmasını şərtləndirən “Niyət Protokolu” imzalanmışdır. Protokala görə Azərbaycan qazı: **1.** Türkiyənin mövcud kəmərlərindən, **2.** planlaşdırılan Cənub dəhlizinin imkanlarından, **3.** iki ölkənin birgə təşəbbüsü ilə, yeni yaradılacaq Konsorsium tərəfindən inşa ediləcək digər kəmərlər vasitəsi ilə Avropa bazarlarına ixrac olunacaq.

Bunun ardınca 2012-ci ildə Azərbaycan və Türkiyənin hökumət rəhbərlərinin iştirakı ilə “*Trans Anadolu qaz ixracı haqqında Saziş*” (*TANAP layihəsi*) imzalanmış və iki ölkə arasında Azərbaycan qazının Türkiyə ərazisi ilə çəkiləcək yeni transmilli qaz kəməri vasitəsilə Avropa bazarlarına ixracının əsas şərtləri razılaşdırılmışdır. Layihəyə görə, BTƏ və başqa kəmərlər vasitəsilə Gürcüstan sərhədlərinə çatdırılan Azərbaycan qazının, oradan Türkiyənin Cənubundan- Qərbinə, Avropa ölkələrini birləşdirən sərhədlərə qədər çəkiləcək yeni *Cənub qaz kəməri* vasitəsilə sərbəst hərəkəti təmin ediləcəkdir.<sup>105</sup>

Göründüyü kimi, Azərbaycanın öz neft-qaz məhsullarını başqa alternativlərlə yanaşı, ilk növbədə strateji müttəfiqi he-

---

<sup>105</sup> Вах: газ. “Зеркало”, №202, 3 ноября 2011.

sab olunan Türkiyə üzərindən dünya bazarlarına ixrac etmək siyasəti ona yeni-yeni daha əlverişli və səmərəli ixrac yolları qazandırdığı kimi, Türkiyəyə də bölgənin əsas ixrac nefti və qazı üzərində əlverişli mövqe qazandırmaqdadır.

Keçən müddətdə Azərbaycanın alternativ qaz ixracı siyasəti əksər tərəfdaş ölkələr, xüsusən də Avropa İttifaqı dövlətləri və ABŞ tərəfindən dəstəklənibdir. Azərbaycan transmilli dünyanın dəstəyi ilə həm regionun neft-qaz istehsalı və ixracı sahəsindəki geoiqtisadi mövqelərini gücləndirib, həm də özünün etibarlı tərəfdaş imicini qoruyub saxlayıb və bir qədər də möhkəmləndirib. 2006-cı ilin noyabrında Prezident İlham Əliyevin Belçikaya səfəri zamanı Azərbaycanla Avropa İttifaqı arasında enerji təhlükəsizliyi sahəsində birgə əməkdaşlıq iradəsi rəsmiləşdirilib. Noyabrın 7-də Azərbaycan Respublikası və Avropa İttifaqı arasında enerji məsələləri üzrə strateji tərəfdaşlığa dair Anlaşma Memorandumu imzalanıb. Sənəd Avropa İttifaqı ilə Azərbaycan arasında enerji tərəfdaşlıq münasibətlərini, Azərbaycanın Avropanın enerji bazarlarına daxil olmasını, Avropa İttifaqının enerji təhlükəsizliyini və Azərbaycanda enerji menecmentini nəzərdə tutmuşdur. Ekspertlər bu Memorandumun imzalanmasından sonra Azərbaycanın Avropanın enerji təhlükəsizliyinin təmin olunmasında, o cümlədən gələcəkdə inşası planlaşdırılan Xəzər-Avropa qaz ixracı layihələrinin reallaşmasında daha aktiv iştirak edəcəyini proqnozlaşdırırdılar.

Azərbaycan qazının Avropaya birbaşa nəqlini hədəfləyən "Şahdəniz-2", TANAP və TAP kimi yeni transmilli layihələr dünyanın ən iri enerji layihələrindən sayılır. Müqaviləyə əsasən, layihəyə 45 milyard dollar məbləğində sərmayə cəlb ediləcək, marşrut boyu yerləşən ölkələrdə 30 mindən çox yeni

iş yeri yaradılacaq. Layihə çərçivəsində 26 sualtı quyunun qazılması, həmçinin körpü ilə birləşdiriləcək 2 platformanın tikintisi, Səngəçal massivində yeni texniki emal və kompressor qurğularının inşası nəzərdə tutulur. 3500 kilometr məsafədə nəql olunacaq qaz Gürcüstan, Türkiyə, Yunanıstan, Bolqarıstan, İtaliya və digər ölkələrdə milyonlarla istehlakçını təmin edəcək.<sup>106</sup>

Avropa ölkələri və aparıcı şirkətlərlə enerji sahəsindəki mövcud tərəfdaşlıq münasibətləri hazırda Azərbaycana malik olduğu böyük qaz ehtiyatlarını dünya enerji bazarlarına çıxarmaq imkanı yaratmışdır. Mütəxəssislərin fikrinə görə, "Mərhələ-2" çərçivəsində işlənilməsi planlaşdırılan "Şahdəniz" yatağının əlavə ehtiyatlarından, bu yaxınlarda Xəzərdə kəşf edilmiş "Abşeron" və "Ümid" yataqlarının, "Azəri-Çıraq-Günəşli" yataqlar blokundakı dərin qaz ehtiyatlarının, olduqca perspektivli "Şəfəq-Asiman", "Babək", "Zəfər-Məşəl" və başqa strukturların potensialından tam istifadə ediləcək.

Məhz "Nabucco" layihəsinin düşünə düşməsi və getdikcə uzanması Azərbaycanı son illərdə onun alternativini sayıla biləcək "Şahdəniz 2" istiqamətində ciddi fəaliyyətə sövq etdi ki, bunun da nəticəsi bəhs olunan sazişin imzalanması ilə yekunlaşdı. Bu saziş həm maraqlı ölkələrin Şahdəniz qazı üzrə geosiyasi və geoiqtisadi mövqelərini qətiləşdirdi, maliyyələşmə, tranzit, etibarlı bazar və digər məsələlər üzrə prinsipial razılaşma əldə olundu, həm də Azərbaycan qarşından gələn uzun illər ərzində neft sahəsində olduğu kimi, təbii qaz təchizatında da Avropanın və dünyanın enerji təhlükəsizliyinin təmin edilməsindəki etibarlı tərəfdaş rolunu artırdı. 2014-cü il sentyabrın

---

<sup>106</sup> Bax: "Azərbaycan" qəzeti, 19 dekabr 2013-cü il.

20-də Bakıda- Səngəçal terminalında "Şahdəniz 2" layihəsi üzrə hasil ediləcək təbii qazın Cənub Qaz Dəhlizini genişləndirmək yolu ilə Türkiyəyə, oradan da TANAP və TAP vasitəsilə Avropaya ixracını nəzərdə tutan yeni kəmərin təməlinin qoyulması bu prosesin başlanğıcı oldu. Təməlqoyma mərasimində Azərbaycan prezidenti İlham Əliyev, Bolqarıstan prezidenti Rosen Plevneliev, Yunanıstanın baş naziri Antonis Samaras, Gürcüstanın baş naziri İrakli Qarıbaşvili, Monteneqronun baş naziri Milo Cukanoviç, Türkiyənin enerji və təbii qaynaqlar naziri Taner Yıldız, İtaliyanın iqtisadi inkişaf nazirinin müavini Klaudio Deviçenti, BP şirkətinin icraçı direktoru Robert Dadli və digər rəsmi şəxslər, şirkət nümayəndələri iştirak edirdilər. Mərasimdəki çıxışında Prezident İlham Əliyev qeyd edib ki, bu layihə Avropanın mövcud enerji xəritəsini əhəmiyyətli dərəcədə dəyişəcək, müqavilə iştirakçısı olan bütün ölkələrə müsbət dividənlər bəxş edəcəkdir. Layihənin icrası istehsalçı ölkə kimi ilk növbədə Azərbaycana, o cümlədən tərəfdaşlarımıza, əksər istehlakçı və tranzit ölkələrə böyük faydalar gətirəcək... 20 il əvvəl neft sahəsində "Əsrin müqaviləsi"nin imzalandığını, daha sonra Bakı-Tbilisi-Ceyhan neft, Bakı-Tbilisi-Ərzurum qaz kəmərinin çəkildiyini xatırladan prezident İlham Əliyev qeyd etmişdir ki, bu gün biz yeni komanda ilə yeni layihənin əsasını qoyuruq. Təmali qoyulan bu yeni kəmərxl əsrin layihəsidir və ən azı 100 il ərzində Xəzər hövzəsinin alternativ qaz resurslarını dünya bazarına çıxarmağa imkan verəcəkdir.<sup>107</sup>

Mütəxəssislərin fikrinə görə, 2009-cu ildən başlayaraq gündə təxminən bir milyon barel neft ixrac edən Azərbaycanın

---

<sup>107</sup> Bax: Azər TAC-ın xəbər bülleteni, 20 sentyabr 2014-cü il.

yaxın gələcəkdə böyük həcmdə qaz ixracatçısına çevrilmə ehtimalı Bakıda Cənub dəhlizi üzrə TANAP və TAP transmilli qaz ixracı kəmərlərinin təməlqoyma mərasimindən sonra tam reallığa çevrilmişdir.<sup>108</sup>

Tədqiqatçıların fikrinə görə, Xəzər hövzəsinin qaz və enerji geoiqtisadiyyatında mühüm rol oynayan və Cənub dəhlizinin uğurla iş düşməsinin əsas qarantlarından biri kimi çıxış edə biləcək layihələrdən biri də dünya mətbuatında geniş müzakirə hədəfinə çevrilmiş *Transxəzər qaz kəməri* layihəsidir.<sup>109</sup>

Xəzər və Cənubi Qafqazda baş verən son illərin geosiyasi hadisələri, müasir dövrdə dünyada və bölgədə müşahidə olunan yeni geosiyasi, geoiqtisadi reallıqlar və tendensiyalar onu sübut edir ki, Azərbaycan, Xəzər hövzəsinin Türkmənistan, Qazaxıstan və s. kimi zəngin qaz ölkələri, Avropa İttifaqı dövlətləri və digər maraqlı dairələr yeni-yeni qaz ixracı marşrutları və kəmərlərinin çəkilməsinə, Avropa xammal bazarları ilə Xəzər hövzəsini birləşdirən etibarlı marşrutların yaradılmasına bundan sonra da xüsusi diqqət ayırmalıdırlar.<sup>110</sup>

Göründüyü kimi, ixrac marşrutlarının bundan sonra da şaxələndirilməsi və çoxvariantlılıq kursu hazırda Avropa enerji bazarında ciddi inhisarçı mövqeyə malik olan Rusiyadan başqa, bütün qaz ixrac və idxal edən ölkələrinin maraqlarına cavab verir. Rusiyanın öz inhisarçı mövqeyindən sui-istifadə edərək tez-tez yerli, region və Avropa ölkələrini qiymət

---

<sup>108</sup> Bax: “Kaspi” qəzeti, 24 sentyabr 2014-cü il, s.4.

<sup>109</sup> Xəzərin dibi ilə Qazaxıstandan və Türkmənistandan Bakıya qədər çəkiləcək, təxminən 200 km. uzunluğu olan qaz kəməridən söhbət gedir

<sup>110</sup> Bax: Həsənov Ə.M. Heydər Əliyevin geosiyasi təlimi: XXI əsrdə Azərbaycanın əsas geosiyasi vəzifələri və perspektivləri // “Geostrategiya” jurnalı, Bakı, aprel 2011, s.15-18.

siyasəti ilə sınağa çəkməsi, onlara bu və ya digər geosiyasi, geoiqtisadi təzyiqlər göstərməsi həmin ölkələri özünə daha etibarlı və səmərəli enerji mənbələri axtarmağa sövq etmişdir. Digər tərəfdən, Azərbaycanın bölgədə reallaşdırdığı alternativ enerji siyasəti həmin ölkələrə daha əlverişli şərait yaratmış və etibarlı, səmərəli, bərabərhüquqlu tərəfdaşlıq imkanı qazandırmışdır. Nəticədə, bu ölkələr getdikcə Rusiyanın enerji təsirindən çıxaraq, öz təhlükəsizliyini təmin etmək üçün Azərbaycana, Türkmənistana və s. ölkələrə üz tutmağa məcbur olmuşlar.

Son beş ildə Rusiyanın Gürcüstan, Ukrayna, Belarus, Moldova, Baltikyanı respublikalar, bəzi şərq Avropa dövlətləri ilə münasibətində müşahidə olunan ziddiyyətli və qeyri-sabit vəziyyət Azərbaycanın postsovet enerji bazarına daxil olmasına əlverişli şərait yaratmışdır. Mütəxəssislər Azərbaycanın bu istiqamətdə reallaşdırdığı enerji və dəhliz siyasətinin perspektivlərini yüksək qiymətləndirir, bunun gələcəkdə həm də Türkmənistan, Qazaxıstan kimi dünya bazarlarına sərbəst çıxış imkanları məhdud olan ölkələrin geoiqtisadi vəziyyətinə müsbət təsir göstərəcəyini proqnozlaşdırırlar. Məsələn burasındadır ki, son zamanlar Azərbaycanın bölgədə və dünyada qazandığı “etibarlı iqtisadi və enerji tərəfdaşı” imici, həyata keçirdiyi enerji ixracının şaxələndirilməsi siyasəti, bəhs olunan ölkələrin də mövqeyinə müsbət təsir göstərmiş, onların Rusiyanın geosiyasi təzyiqlərindən xilas olaraq öz enerji təhlükəsizliyini daha etibarlı şəkildə təmin etmək istəyini artırmış və bu dövlətlərin üzünü Xəzərin Cənub sahillərinə çevirmişdir.

Hazırda bir tərəfdən Şərqi Avropa ölkələri, Ukrayna, Belarus, Baltikyanı dövlətlər Azərbaycan neftinin və qazının

Gürcüstan ərazisindən keçməklə müxtəlif vasitələrlə (kəmərlərlə, sıxılaraq tankerlərlə və s.) Ukrayna, Rumıniya və Bolqarıstan ərazisinə daşınması, oradan da köhnə *Odessa-Brodı-Qdansk* kimi mövcud neft-qaz kəmərləri vasitəsi ilə həmin ölkələrinin enerji ehtiyaclarının təmin olunmasına yönəldilməsi, digər tərəfdənsə Türkmənistan və Qazaxıstandanda fəaliyyət göstərən neft-qaz şirkətləri, bu dövlətlərin rəsmi dairələri Azərbaycanın mövcud ixrac yolları və vasitələrindən bəhrələnmək istiqamətində ciddi iş aparırlar.

Bu gün Azərbaycanın Avropanın nəqliyyat-kommunikasiya, yükdaşıma sahəsində olduğu kimi, enerji ixracı və enerji təhlükəsizliyində də mühüm rol oynadığı hamı tərəfindən birmənalı etiraf olunur. Azərbaycan dövlətinin neft-qaz kəmərlərini şaxələndirməsi siyasəti təkcə ölkənin məxsusi enerji təhlükəsizliyinə xidmət etmir, eyni zamanda bölgədə transmilli enerji ixracının daha səmərəli və məqsədyönlü təşkilinə və regional əməkdaşlığın möhkəmlənməsinə əhəmiyyətli təsir göstərir, dünyada enerji ehtiyatlarının hasilatçı, istehlakçısı və tranzit ölkələrinin qarşılıqlı-faydalı maraqlarını təmin edir. Xəzər hövzəsindən neftin və qazın dünya bazarlarına çatdırılması yollarının şaxələndirilməsi, öz enerji təhlükəsizliyini bölgənin zəngin karbohidrogen ehtiyatları ilə bağlayan ABŞ və Qərb dövlətlərinin də geosiyasi maraqlarına tam cavab verir. Onlar Xəzəri Avropa bazarları, Qara, Aralıq və Baltik dənizləri ilə birləşdirən və Nabukko da daxil olmaqla, Gürcüstan, Türkiyə, Rumıniya, Bolqarıstan və s. kimi etibarlı, qeyri-asilı tranzit ölkələrinin ərazisi ilə yeni-yeni neft və qaz ixracı marşrutlarının yaradılması söylərini, alternativ neft-qaz kəmərləri ideyasını və təşəbbüslərini dəstəkləyirlər.

Azərbaycan hazırda regionda heç bir ölkədən ciddi enerji, nəqliyyat-kommunikasiya və s. geosiyasi asılılığı olmayan, öz tələbatını tam müstəqil şəkildə ödəməyə qadir ölkə kimi çıxış edir. Artıq həm region ölkələri, həm də fəvqəldövlətlər “Azərbaycanın iştirakı olmadan regionda hər hansı transmilli enerji, dəhliz və nəqliyyat-kommunikasiya layihəsinin gerçəkləşdirilməsi imkanına” şübhə ilə yanaşırlar. Onun iştirakı ilə yeni-yeni enerji layihələrinin həyata keçirilməsini hədəfləyən regional və beynəlxalq təşəbbüslərin sayı getdikcə artır.

Belə təşəbbüslərdən biri, 2007-ci ilin may ayında Krakov şəhərində baş tutmuşdur. Həmin şəhərdə təşkil olunmuş enerji Sammitində Azərbaycanın iştirakı ilə Avropanın enerji təhlükəsizliyinin təminatı məsələsinin bu qitə üçün getdikcə daha qlobal səciyyə daşdığı, mühüm geosiyasi reallıqlarla şərtləndiyi növbəti dəfə təsdiqlənmişdir. Polşa, Azərbaycan, Gürcüstan, Litva və Ukrayna prezidentlərinin, eləcə də Qazaxıstanın dövlət nümayəndələrinin iştirak etdiyi həmin sammitdə yeni subregional inteqrasiya modeli yaratmağın vacib olduğu ortaya çıxmışdır. Sammit çərçivəsində Qara dənizə çıxarılan Azərbaycan neftinin Odessa-Brodı-Qdansk marşrutu üzrə Baltik dənizi sahilinə çatdırılması, oradan Avropa və dünya bazarlarına daşınması ideyası irəli sürülmüş və müzakirə olunmuşdur.

Bunun ardınca 2007-ci ilin oktyabrında Litvanın paytaxtı Vilyus şəhərində "Vilyus enerji təhlükəsizliyi konfransı 2007: Məsul tərəfdaşlar üçün məsul energetika" mövzusunda keçirilən beynəlxalq konfransda iştirak edən dövlətlər Xəzər dənizinin karbohidrogen ehtiyatlarının Avropa bazarlarına daşınması üçün milli şirkətlərin iştirakı ilə yeni konsorsiumun – **“Sarmatiya”nın** yaradılması barədə razılığa gəlmişlər. Bu

konsorsiumun əsas məqsədi Azərbaycan, Gürcüstan, Ukrayna və Polşanın ərazisindən keçməklə Xəzər dənizindən Avropaya və beynəlxalq bazarlara gedən daşınma sistemlərinin müzakirəsi və reallaşdırılmasını təmin etməkdən ibarət idi.

Tədqiqatçıların fikrinə görə, belə bir konsorsiumun yarıdılması həm Avropa İttifaqının, həm də konsorsiumda birbaşa, yaxud dolayısı ilə iştirak edən region ölkələrinin enerji təhlükəsizliyi maraqlarına tam cavab verirdi. Keçən illərdə Gürcüstanın, bu yaxınlarda isə Belarusun Rusiya ilə yaranmış enerji münaqişəsinin həll etmək və ölkələrini böhrandan çıxarmaq məqsədi ilə Azərbaycana müraciət etməsi və qarşı tərəfdən onlara göstərilən dəstək, Ukrayna hökumətinin öz daxili neft və qaz ehtiyaclarını Azərbaycanın neft-qaz məhsulları hesabına təmin etmək istəyi və s. məsələlər bunun əyani sübutudur. Hazırda, Ukrayna ildə təxminən 4 milyon ton neft və gələcəkdə 5-8 mlrd. kub. metr qaz almaq, Qara dənizin Gürcüstan limanlarından Ukraynaya, oradan da mövcud infrastrukturlarla ətraf ölkələrə enerji resursları ixrac etmək məsələsi ətrafında Azərbaycan hökuməti ilə danışıqlar aparılır. Azərbaycan və Ukrayna prezidentlərinin qarşılıqlı səfərləri çərçivəsində “Ukratnafta” ilə ARDNŞ arasında Azərbaycan neftinin Ukraynaya ixracı, ARDNŞ-in Ukraynada yanacaq doldurma məntəqələrinin açılması və enerji əməkdaşlığı sahəsində digər bir neçə müqavilələr imzalanmışdır. Ukrayna tərəfinin bəyanatlarına görə, bu ölkə gələcəkdə hər ay orta hesabla Azərbaycandan bir milyon tona qədər xam neftin alınması və Ukraynanın neftayırma zavodlarında işlənərək ölkənin daxili ehtiyaclarına yönəlməsi marağındadırlar. Son zamanlar Belarus

hökuməti də təxminən oxşar fəaliyyəti həyata keçirmək niyyətində olduğunu bəyanat etmişdir.<sup>111</sup>

Azərbaycanın postsovet məkanında həyata keçirdiyi enerji siyasətinin ən perspektivli istiqaməti, mütəxəssislərin fikrincə, gələcəkdə maye qazın Gürcüstan üzərindən *Qara dənizin dibi, o cümlədən tankərlər vasitəsi ilə Ukraynaya nəqli, oradan da Ukrayna və Belarusun həm daxili ehtiyacları üçün istifadəsi, həm də bu ölkələrin Avropaya mövcud olan transmilli qaz kəmərləri vasitəsilə Qərb bazarlarına göndərilməsi ideyasıdır*. Son aylarda Rusiyanı ən çox narahat edən də məhz bu məsələdir. Rusiyanın Ukrayna və Belarusla yaranmış qaz münaqişəsi zəminində bu ölkələrin tez-tez Azərbaycan, Türkmənistan və Qazaxıstanın adını hallandırması və dar məqamda onlara üz tutması Rusiyanın rəsmi dairələrini getdikcə daha çox qıcıqlandırır və narahatlığını artırır.

Bundan başqa, 2010-cu ilin aprel ayında Buxarestdə, sentyabr ayında isə Bakıda - Azərbaycan, Rumıniya, Gürcüstan və Macarıstan dövlət və hökumət başçılarının imzaladıqları müqaviləyə uyğun olaraq, *AGRİ layihəsi* çərçivəsində Azərbaycan qazının boru vasitəsilə Gürcüstanın Qara dəniz limanlarına çatdırılması, sonra sıxılaraq gəmilər vasitəsilə Rumıniya ərazisinə daşınması və oradan da Macarıstana, Rumıniya, Bolqarıstan və digər Cənub-Şərqi Asiya ölkələrinə göndərilməsi, Qara dəniz hövzəsində yaradılacaq qazpaylayıcı stansiyalardan bütün bölgə dövlətlərinin sərbəst şəkildə qaz almaq imkanları nəzərdə tutulur. Bu marşrutla gələcəkdə ildə təxminən 7 -10 milyard kub metr maye qazın ixracı planlaşdırılır. Nəzərə alınsa ki, Azərbaycan Bakı-Tbilisi-Ərzurum qaz kəməri vasi-

---

<sup>111</sup> Вах: газ. “Зеркало”, №184, 9 октября 2010 г.

təsilə 2005-ci ildən başlayaraq Türkiyə və Gürcüstana, 2013-cü ildən başlayaraq həm də Yunanıstana, Bakı-Mozdok və Bakı-Astara kəmərləri ilə 2009-cu ildən Rusiya və İrana qaz ixrac edir, o zaman xarici bazarlara sərbəst çıxmaq və öz qazını müstəqil şəkildə ixrac etmək istiqamətində Azərbaycanın demək olar ki, enerji təhlükəsizliyi tam təmin olunubdur.

Azərbaycanın həm bölgədə, həm də dünyada fəal şəkildə həyata keçirdiyi transmilli neft və qaz siyasəti Rusiyanın bəzi dairələrini narahat edir və onlar öz hökumətlərini bu ölkəyə qarşı “müəyyən qabaqlayıcı tədbirlər” görməyə çağırırlar. Belə “qabaqlayıcı tədbirlər” çərçivəsində son zamanlar Rusiya hökuməti Azərbaycanın artan enerji ixracı məhsullarını yerindəcə alaraq, bölgənin neft-qaz məhsullarını bir əldən dünya bazarlarına çıxartmaq siyasəti yürüdür. Rusiya dünya enerji bazarında öz qiymət siyasətini qorumaq üçün, Azərbaycanın və Orta Asiya ölkələrinin malik olduğu neft və qaz məhsullarını daha çox miqdarda əldə etməklə, onların dünya bazarlarına birbaşa və sərbəst yolunu bağlamaq istəyir. Lakin Azərbaycan hökuməti daim bəyan edir ki, dünya enerji bazarında biz Rusiyaya ilə rəqib deyil, tərəfdaşdır. Çünki, Rusiyanın və Azərbaycanın enerji resurslarının öz fərqli alıcıları mövcuddur. Azərbaycan Rusiyanın maraqlarını nəzərə alaraq Nabucco layihəsindən imtina etdi, öz neftini və qazını daha çox bu ölkənin ənənəvi inhisarında olan məkanlara- Qərbi və Şərqi Avropaya deyil, Adriatik sahili ölkələrinə, Türkiyəyə, İtaliya və Yunanıstana istiqamətləndirdi. Həm də Azərbaycanın Avropa enerji bazarına ixrac etdiyi enerji məhsullarının miqdarı Rusiyanın inhisarının pozulması üçün yetərli deyil. Rusiyaya

Avropanın və dünyanın artan enerji tələbatı çərçivəsində öz enerji məhsullarını istədiyi qiymətə satır.

Mütəxəssislərin fikrinə görə, yaxın illərdə planlaşdırılması və işə düşməsində Azərbaycanın önəmli rol oynadığı və oynayacağı TANAP, TAP, AGRİ, Odessa-Brodi-Qdansk və b. yeni-yeni qlobal neft-qaz ixracı layihələrinin reallaşması Rusiyanın maraqlarına ciddi şəkildə toxunmadan, Azərbaycanın özünün və geoiqtisadi tərəfdaşlarının milli maraqlarına xidmət göstərəcək və onun “bölgenin enerji ehtiyatlarının dünya bazarına nəqlində mühüm geostrateji önəm daşıyan ölkə” statusunu bir qədər də möhkəmləndirəcək.

### III FƏSİL

## XƏZƏR-QARA DƏNİZ HÖVZƏSİ VƏ CƏNUBİ QAFQAZIN TRANSMİLLİ NƏQLİYYAT- KOMMUNİKASIYA SİSTEMİ: BEYNƏLXALQ, REGIONAL VƏ MİLLİ MARAQLAR. AZƏRBAYCANIN BEYNƏLXALQ ALƏMLƏ SƏRBƏST VƏ TƏHLÜKƏSİZ KOMMUNİKASIYA SİYASƏTİ

### §3.1. Xəzər-Qara dəniz hövzəsi və Cənubi Qafqazın mövcud və perspektiv transmilli nəqliyyat-kommunikasiya sistemi: beynəlxalq, regional və milli maraqların xarakteristikası

SSRİ-nin dağılmasından və vaxtı ilə Sovet İttifaqının tərkibinə daxil olan respublikaların müstəqillik qazanmasından sonra Avrasiyanın tranzit-keçid arteriyaları və Şərq-Qərb, Şimal-Cənub nəqliyyat-kommunikasiya sistemi, enerji ixracı dəhlizləri və s. məsələlər bir ölkənin monopolist təsirindən çıxaraq beynəlxalq aləmin transmilli mübarizə hədəfinə çevirdi. Avrasiyanın transmilli nəqliyyat-kommunikasiya sisteminin ən vacib və həlledici həlqəsini və digər həmsərhəd ölkələrini bir-biri ilə birləşdirən əlverişli coğrafi və geoiqtisadi məkan və malik olduqları nəqliyyat-yükdaşıma arteriyaları təşkil edirdi. Bölgə neçə əsrlərdir ki, Avrasiyanın nəqliyyat-kommunikasiya əlaqələrinin reallaşdırılmasında həlledici məkan rolunu oynayır. Aralıq dənizindən Sakit okeana qədər olan böyük bir məkanın nəqliyyat-kommunikasiya əlaqələrinin qurulmasında həm keçmiş SSRİ dövründə, həm də müasir dövrdə ən

qısa və əlverişli dəhliz məhz Xəzər-Qara dəniz hövzəsi, Orta Asiya və Cənubi Qafqaz hesab olunmuşdur. XX əsrin 90-cı illərindən başlayaraq bölgənin quru, su və dəmiryolu şaxələri bütün ətraf ölkələrin geosiyasi əlaqələndirmə xətlərinə çevrildi və Xəzər ətrafındakı beş yeni ölkə, xarici transmilli nəqliyyat korporasiyaları bu bölgənin nəqliyyat-kommunikasiya dəhlizlərindən istifadə etməyə və ona maraq göstərməyə başladılar.

Həmin dövrdə bütün postsovet regionunu ciddi-cəhdlə öz nəzarətində saxlamağa və **TRANS AVRASIYA** marşrutu üzrə alternativ nəqliyyat-kommunikasiya dəhlizlərinin yaranmasına mane olmağa çalışan Rusiyanın müqavimətinə baxmayaraq, Amerika Birləşmiş Ştatları, Avropa İttifaqı ölkələri, Çin, Yaponiya kimi beynəlxalq, Türkiyə, İran və s. kimi region dövlətləri, o cümlədən müstəqillik əldə etmiş yerli ölkələr daha təkidlə regionun transmilli nəqliyyat-kommunikasiya sistemində müdaxilə edərək, getdikcə güclənən Şərq-Qərb ticarət-iqtisadi əlaqələrində bu marşrutu alternativ variant kimi təklif etməyə başladılar. Bu proses getdikcə güclənərək, müxtəlif transmilli şirkətlərin yerli ölkələrlə iş birliyi qurması nəticəsində qarşısı alınmaz beynəlxalq fəaliyyətə çevrilmişdir.

Müasir dövrdə Şərq-Qərb nəqliyyat-kommunikasiya dəhlizinin Rusiya ərazisindən keçən keçmiş marşrutuna əsas alternativ kimi məhz **TRANS AVRASIYA** nəqliyyat-kommunikasiya dəhlizini qəbul edirlər. Bu layihənin ortaya çıxmasında, yaranması və fəaliyyətində Avropa İttifaqı və ABŞ-la bərabər, Azərbaycan, Gürcüstan, Türkiyə və Orta Asiya ölkələri mühüm rol oynamışlar. 1996-cı ildən başlayaraq “*TRACECA*”<sup>112</sup> adlanan həmin beynəlxalq nəqliyyat-kommunikasiya dəhlizi

---

<sup>112</sup> Bu layihə “Trans-Europe-Caucasus-Asia” nəqliyyat-kommunikasiya dəhlizi adlanır.

ilə transmilli dünya Rusiya ərazisindən yan keçməklə Avropanı Asiya ilə birləşdirən və şərti olaraq “Böyük İpək yolu” adlandırılan yeni global nəqliyyat-kommunikasiya sisteminin yaradılmasına və həyata keçirilməsinə start verilmişdir.

Avrasiyanın qədim “İpək yolu”nun bərpası və istifadəsi ideyasını ilk dəfə 1990-cı ildə SSRİ-nin sonuncu Xarici İşlər naziri, sonradan müstəqil Gürcüstanın dövlət başçısı seçilmiş Eduard Şevardnadze Vladivostokda keçirilən “Asiya-Sakit okean regionu: dialoq, sülh və əməkdaşlıq” adlı beynəlxalq konfransda səsləndirmiş və SSRİ-nin ciddi böhran keçirən, iflas etməkdə olan mövcud nəqliyyat-kommunikasiya sistemini Şərq-Qərb əlaqələndirilməsi üçün bütün dünya üçün açıq elan edərək, onun birgə istifadəsini təklif etmişdir.<sup>113</sup> Lakin mövcud ideya yalnız SSRİ dağıldıqdan sonra, özü də əvvəlki ənənəvi marşrut üzrə deyil, yeni alternativ TRANS AVRASIYA layihəsi üzrə dünyanın müzakirəsinə çıxarılaraq, ABŞ və Avropa İttifaqının diqqətini çəkmiş və 1991-ci ildən onların maliyyələşdirdiyi *TASİS* proqramı çərçivəsində müzakirə edilməyə başlanmışdır.<sup>114</sup>

Sonradan məhz *TASİS* proqramı çərçivəsində, 1993-cü ildə Avropa İttifaqının təşəbbüsü ilə Brüsseldə keçirilən “Şərq-Qərb nəqliyyat təhlükəsizliyi” beynəlxalq konfransında TRACECA layihəsi irəli sürülmüş, Cənubi Qafqaz və Orta

---

<sup>113</sup> Вах: Шеварднадзе Э. А. Мой выбор. В защиту демократии и свободы, Москва, 1991, с. 271.

<sup>114</sup> *TACIS* proqramı (Technical Assistance to the Commonwealth of Independent States) ilə Avropa İttifaqı yeni, müstəqil dövlətlərdə birgə transmilli işlər aparmaq, onların daxilində başlanan demokratik islahatlara dəstək vermək, liberal bazar iqtisadiyyatı infrastrukturunu yaratmaq, ölkələr-arası ticarət, nəqliyyat, gömrük-keçid əlaqələrini inkişaf etdirmək niyyətini ortaya qoymuşdu.

Asiyanı təmsil edən səkkiz prezidentin iştirak etdiyi zirvə görüşündə müzakirə olunmuş və qəbul edilməsi haqqında “Brüssel bəyannaməsi” imzalanmışdır. Bəyannamədə, qədim Şərq-Qərb “İpək yolu” dəhlizinin yeni şəraitdə bərpası, TRANS AVRASIYA nəqliyyat-kommunikasiya infrastrukturalarının yenidən qurulması və inkişaf etdirilməsi vəzifəsi öz əksini tapmışdır.<sup>115</sup>

Bunun ardınca Avropa İttifaqının ayırdığı 300 milyon dollarlıq kredit hesabına proqramın reallaşdırılmasına qərar verilir və konfransda müəyyən edilmiş marşrut üzrə- Qazaxıstanın “Drujba” adlı dəniz dəmir yolu stansiyasından başlayaraq Daşkənd, Aşqabad, Türkmənbaşı, Bakı, Tbilisi, Poti, sonra bərə vasitəsi ilə Odessa-Bakı, Bolqarıstan, Rumıniya, Türkiyə, o cümlədən yenə də bərə vasitəsilə Atıray-Aktau-Bakı xətti ilə TRANS AVRASIYA yük daşıma sisteminin və dəhlizinin yaradılmasına başlanılır.

Həmin ildən Avropa İttifaqının, Cənubi Qafqaz və Orta Asiyanın ayrı-ayrı ölkələrinin təşəbbüsü ilə, Şərq-Qərb nəqliyyat-kommunikasiya sisteminin yaradılması istiqamətində yeni-yeni təşəbbüslər irəli sürüldü və Avropa İttifaqı tərəfindən dəstəklənməyə başlandı. Bu layihələrin reallaşdırılması qısa zaman kəsiyində Rusiya ərazisini yan keçməklə, Şərq-Qərb ticarət-iqtisadi əlaqələrinə müsbət təsir göstərərək, dünya transmilli nəqliyyat-kommunikasiya siyasətinə ciddi dəstək oldu. Azərbaycan, Gürcüstan, Ukrayna, Özbəkistan və Türkiyənin əlverişli geosiyasi və coğrafi mövqeyi, bu nəqliyyat-kommunikasiya dəhlizinin əsas mərkəz məntəqələrindən biri kimi çıxış etməsi, Şərq-Qərb dəhlizləri məsələsində yürütdüyü

---

<sup>115</sup> Bax: <http://www.traceca-org.org>

prinsipial siyasət və nümayiş etdirdiyi birmənalı münasibət həmin dövrdə TRACECA layihəsinin reallaşmasına mühüm töhfə verdi.

1996-cı ildə Türkmənistanın Seraxs şəhərində Avropa İttifaqı, Azərbaycan, Gürcüstan, Türkmənistan və Özbəkistanın dövlət başçıları TRACECA layihəsinin yaradılması haqqında birgə saziş imzalayaraq, Azərbaycanın, Türkmənistanın, Gürcüstanın, Qazaxıstanın, Türkiyənin, Rumıniyanın və Bolqarıstanın dəniz limanlarının, dəmir yolu və avtomobil yollarının yenidən qurulmasının maliyyələşdirilməsi, Şərq-Qərb dəhlizinin işə salınması üçün Bakıda xüsusi beynəlxalq konfransın keçirilməsi və s. məsələlər qərara alındı. 1997-ci ildən sonra bəzi Şərqi Avropa dövlətləri də Avropa İttifaqının bu layihəsinə ciddi maraq göstərməyə və ona qoşulmağa başlayır. Layihənin maliyyələşməsinə dünya beynəlxalq maliyyə qurumları – Dünya Bankı, Avropa Yenidənqurma və İnkişaf Bankı, Asiya İnkişaf Bankı və başqaları maliyyə yardımı göstərməyə hazır olduqlarını bəyan edirlər.

1998-ci ilin sentyabrında TRACECA layihəsi üzrə Bakıda çox mühüm bir tədbir – “İpək yolu layihəsinin dirçəlişi” adlı beynəlxalq konfrans keçirildi. Avropa İttifaqının dəstəyi ilə 32 dövlətin, 13 beynəlxalq təşkilatın, Rusiya və Qazaxıstandan başqa bütün ətraf dövlətlərin dövlət və hökumət rəhbərlərinin iştirak etdiyi bu konfransda- içərisində 8 prezident, 24 Baş nazir və nazirlərin də iştirak etdiyi nümayəndə heyətlərinin iştirakı ilə Şərq-Qərb (Avropa-Qafqaz-Asiya) çoxtərəfli nəqliyyat-kommunikasiya sisteminin inkişafı haqqında Çoxtərəfli Saziş imzalandı. Sazişə əlavə olaraq, beynəlxalq dənizçilik və gəmi daşımaçılığı, gömrük-sərhəd keçid rejiminin sadələşdirilməsi və s. haqqında birgə razılaşma və ümumi sənəd kimi

Bakı Bəyannaməsi qəbul edildi.<sup>116</sup> Birgə sazişə qoşulan ölkələr bir-birinin ərazisindən və bütün növ nəqliyyat infrastrukturalarının güzəştli şərtlərlə və üstün hüquqla istifadə etməklə, mal-əmtəə göndərməyə və bir-biri ilə üstün iqtisadi əlaqələr yaratmağa qarşılıqlı öhdəlik götürürlər.

Həmin ildə ABŞ TRACECA-nı dəstəkləmək haqqında xüsusi strategiya proqramı hazırlayır və qəbul edir. Bu məqsədlə, Amerika hökuməti TASİS proqramı xətti ilə TRACECA-nın maliyyələşməsinə dəstək verməyə başlayır. Mütəxəssislərin fikrinə görə, bəhs olunan konfransın keçirilməsində, sənədlərin ərsəyə gəlməsində və bu işdə ABŞ və Aİ-nin xüsusi dəstəyinin qazanılmasında Azərbaycan prezidenti Heydər Əliyevin əvəzsiz xidmətləri olmuşdur. Onların fikrinə görə, TRACECA hökumətlərarası komissiyasının daimi katibliyinin mənzil-qərargahının Bakı şəhərində yerləşməsi də təsadüfi deyil, məhz Heydər Əliyevin ciddi səyinin nəticəsi idi.<sup>117</sup>

TRACECA-nın katibliyinin yaradılması qısa müddətdə üzv ölkələrin nəqliyyat-kommunikasiya sisteminin əlaqələndirilməsi işini sürətləndirdi. Katibliyin xətti ilə Şərqi-Qərbi marşrutu üzrə əmtəə-mal daşımaları, nəqliyyat-kommunikasiya əlaqələrinin koordinasiyası həyata keçirilməyə başlanır. Bakı-Batumi-Ukrayna-Bolqarıstan-Rumıniya-Türkiyə dəmir yollarının işi əlaqələndirilir. Əvvəlki TRANS-SİBİR dəmir yolundan (Rusiya ərazisindən Sibir vasitəsi ilə Uzaq Şərqi və Cənub Şərqi Asiya ölkələrinə gedən yoldan söhbət gedir) daha

<sup>116</sup> “Xalq qəzeti”, 09-12 sentyabr 1998-ci il.

<sup>117</sup> 21 fevral 2001-ci ildən Bakıda fəaliyyətə başlayan TRACECA hökumətlərarası komissiyası daimi katibliyinin ofisi “Böyük İpək Yolu” boyunca hərəkət edən beynəlxalq yüklərin daşıma və hərəkətini tənzimləmək, Əsas Sazişə qoşulan ölkələrdə qanunvericilik və maliyyə-iqtisadi mühitlə bağlı məsələlərin həll edilməsinə kömək məqsədilə yaradılmışdır.

əlverişli hesab olunan yeni dəhliz layihəsi - Çin-Amsterdam (Hollandiya) dəniz yolu dəhlizi ideyası meydana gəlir. Hazırda istifadə olunan Bakı-Tbilisi-Qara dəniz yolu və tikintisində rəvac verilmiş Bakı-Tbilisi-Qars dəmir yolu həmin bu ideyanın hissə-hissə reallaşdırılmasına xidmət edir.

2000-ci ildə Tbilisidə TRACECA sazişinə qoşulmuş ölkələrin hökumət rəhbərləri beynəlxalq konfransa toplaşdılar. Konfransda qeyd olunur ki, keçən iki il müddətində layihə çərçivəsində nəzərdə tutulmuş öhdəliklər və şərtlər liman və nəqliyyat xətlərinin yenidən qurulması, hökumətlərarası daşımaçılıqla bağlı müvafiq təlimatların qəbul olunması reallaşdırılmış və TRACECA normal səviyyədə fəaliyyətə başlamışdır.

TRACECA qısa zamanda Orta Asiya və Xəzərlə Qara-Aralıq dənizi sahillərini, Avropa bazarlarını bağlayan əsas enerji, ticarət və nəqliyyat dəhlizinə çevrilir.

Orta Asiya və Xəzər bölgəsinin neft və qeyri-neft məhsullarının Avropaya, yaxud Qərbi ölkələrinə məxsus digər əmtəələrin Asiya bazarlarına daşınması məqsədi ilə Xəzər vasitəsi ilə Bakıya bərə daşınması, oradan isə Azərbaycan dəmir yolları vasitəsi ilə Gürcüstanın Qara dəniz limanlarına, limanlardan gəmilər vasitəsilə yenidən Avropa bazarlarına daşıma işi sahmana salınmış, keçən müddətdə bu yolla yüz milyonlarla ton müxtəlif məhsullar daşınmışdır.

TRACECA layihəsinin əsas məqsədləri fikrimizcə:

1. Avropa-Asiya arasında əvvəlki mövcud marşrutlardan daha yaxın, daha ucuz və daha müstəqil nəqliyyat dəhlizi yaratmaq;
2. Bölgə ölkələrinin və Avropa-Asiya əlaqələrinin müstəqilliyini təmin etmək, Rusiyanın geosiyasi asılılığından azad etmək;

3. Region və beynəlxalq əməkdaşlığı inkişaf etdirmək, Xəzər və Orta Asiyanın zəngin enerji resurslarının dünya bazarlarına çıxarılmasına dəstək verməkdən ibarət idi.

TRACECA layihəsini reallaşdırmaqla Avropa İttifaqı ilk növbədə Cənub-Şərqi Asiyadan başlayaraq- Cənubi Qafqaz vasitəsi ilə Avropaya uzanan dəhliz boyu yerləşən dövlətlərin alternativ nəqliyyat-kommunikasiya dəhlizlərini birləşdirmək yolu ilə əlverişli ticarət dəhlizi yaratmaq istəyirdi. Bu məqsədlə Aİ həmin ölkələrin mövcud quru, dəniz və dəmir yolu nəqliyyatı sisteminin təkmilləşdirilməsini və bir-biri ilə əlaqələndirilməsini, nəqliyyat-keçid infrastrukturlarının yenidən qurulması və dünya standartlarına çatdırılmasını dəstəkləyirdi.

Avropa və Asiya ölkələri arasında siyasi, iqtisadi və ticarət əlaqələrinin sərbəstləşdirilməsi, müstəqil nəqliyyat dəhlizinin yaradılması və s. siyasəti həm də ətraf ölkələrin Rusiyadan tranzit asılılığının qarşısını almaq, regional əməkdaşlığın möhkəmlənməsinə şərait yaratmaq və beynəlxalq maliyyə mərkəzlərinin regiona sərmayə qoyuluşunu həvəsləndirmək məqsədi daşıyırdı.

Beynəlxalq ekspertlərin fikrincə, TRACECA dəhlizinin o vaxta qədər mövcud olan Rusiya TRANSSİBİR marşrutundan bir neçə üstünlüyü mövcud idi. Bu üstünlüklər,

1. həmin marşrutun tam müstəqilliyi, heç kimin geosiyasi təsiri və təzyiqi altında olmaması;
2. Çeçenistan, Şimali Qafqaz kimi kriminal, Sibir kimi qeyri-sabit hava şəraitinə malik ərazilərdən uzaq olması;
3. İştirakçı ölkələr tərəfindən mal daşımalarına qarışıqlıq güzəştlərin verilməsi;

4. Daşıma tariflərinin Rusiyaninkindən 1,9 dəfə aşağı olması;
5. Daşıma məsafəsinin və daşıma müddətinin Rusiya marşrutundun iki dəfə aşağı olması;
6. Qara dəniz limanlarının və İstanbul şəhərinin həddən artıq yüklənməsinin və ekoloji təhlükələrin qarşısını alması və s. ibarətdir.

Avropa-Qafqaz-Asiya ölkələri arasında daha əlverişli avtomobil, dəniz və dəmir yolu nəqliyyatı vasitəsi ilə tranzit yüklərin daşınmasını təmin edən TRACECA layihəsi Avropa ilə Asiya arasında nəqliyyat yolunu qısaltmaqla, üzv ölkələrə və transmilli şirkətlərə külli miqdarda vəsaitə qənaət etmək imkanı yaradır.

Bu gün Avropa ilə Asiya arasında ticarət dövriyyəsinin həcmi 2 trilyon dolları ötür, nəqliyyat xərcləri isə ildə 200 milyard dollara çatır. Nəzərə alsaq ki, TRACECA layihəsi çərçivəsində malların daşınması, hazırda Avropa ilə Cənubi Asiyayı birləşdirən Süveyş kanalından 20 gün tez başa gəlir, onda yaxın gələcəkdə Azərbaycan və Gürcüstanın dünyanın əsas tranzit ölkələrinə çevriləcəyini proqnozlaşdırmaq heç də çətin deyil.

2009-cu ildən Avropa Komissiyası TRACECA proqramı çərçivəsində yeni üç layihənin reallaşdırılmasına başlayıb. Bunlardan birincisi “Qərbi MDB və Qafqaz ölkələri üçün beynəlxalq logistika mərkəzləri” layihəsidir. Bu layihənin əsas vəzifəsi logistika imkanlarının, şəbəkələrin və multimodal nəqliyyatın qarşılıqlı fəaliyyətinin təkmilləşdirilməsi yolu ilə beynəlxalq ticarət və malların TRACECA dəhlizi ilə hərəkətinə yardım etməkdir. Layihə çərçivəsində TRACECA dəhlizi üzrə logistika mərkəzləri şəbəkəsinin yaradılmasını nəzərdə tutan maliyyə, texniki, ekoloji və institusional şəraitin yaradıl-

ması, tədqiqatların aparılması planlaşdırılır. Bu layihə Azərbaycan, Ermənistan, Gürcüstan, Moldova və Ukraynanı birbaşa, Bolqarıstan, Rumıniya və Türkiyəni isə bilavasitə əhatə edəcək.

Bundan əlavə, “TRACECA ölkələrində aviasiya sahəsində ictimai və texniki təhlükəsizlik” layihəsinin gerçəkləşdirilməsinə başlanılıb. Reallaşma müddəti 24 ay olan bu layihə Azərbaycan, Ermənistan, Bolqarıstan, Gürcüstan, Qazaxıstan, Qırğızıstan, Moldova, Rumıniya, Tacikistan, Türkiyə, Ukrayna və Özbəkistanı əhatə edəcək. Layihədə məqsəd Avropa İttifaqı ilə qonşu ölkələrdə, həmçinin Mərkəzi Asiya ölkələrində mülki aviasiya sahəsində beynəlxalq və Avropa standartlarına uyğun hava nəqliyyatının ictimai və texniki təhlükəsizliyinin təkmilləşdirilməsidir.

Nəhayət, reallaşdırılmasına başlanılan üçüncü layihə “Qara və Xəzər dənizlərində dəniz magistralları” layihəsidir. Beş ölkəni - Azərbaycan, Gürcüstan, Qazaxıstan, Türkmənistan və Ukraynanı əhatə edən layihədə məqsəd Qara və Xəzər dənizlərində qarşılıqlı fəaliyyət şəbəkəsinin təkmilləşdirilməsi və multimodal nəqliyyat yolu ilə Avropa-Qara dəniz regionu - Qafqaz-Mərkəzi Asiya dəhlizində ticarətə və nəqliyyata yardımın göstərilməsidir. Layihənin əsas vəzifəsi Qara dəniz və Xəzər dənizinin qonşu ölkələrini Avropa İttifaqının genişlənməmiş ərazisi ilə birləşdirən “Dəniz magistralları” konsepsiyasına uyğun əlverişli intermodal yük nəqliyyatına təsir və dəstək göstərməkdən ibarətdir. Layihə başlıca olaraq, TRANSAV-RASIYA (Bax: Xəritə 26)

Kontinental nəqliyyat-kommunikasiya marşrutu üzrə dəmiryolu, avtomobil və eləcə də İliçiyevck-Odessa-Poti-Bakı-Aktau marşrutunu istifadə etməklə birgə daxili su nəqliyyatı sisteminin yaradılması və inkişafını nəzərdə tutur.

Həyata keçirilən transmilli nəqliyyat-kommunikasiya siyasəti nəticəsində hazırda bölgənin bütün nəqliyyat-kommunikasiya xətləri SSRİ dövründə olduğu kimi bir mərkəzə məxsus deyil, yaxud bir ölkənin təsirində deyil, regionlararası, dövlətlərarası nəqliyyat şəxəsinə çevrilmişdir. Son zamanlar, bu xətt üzrə Orta Asiya və Xəzər hövzəsinin zəngin karbohidrogen ehtiyatlarını dünya bazarlarına daşınması prosesini asanlaşdıran alternativ neft-qaz layihələrinin işə düşməsi də ciddi transmilli mahiyyət kəsb edərək, dünya geosiyasətinin və geoiqtisadiyyatının mərkəzi məsələlərindən birini həll etmişdir.

Hazırda Qərb və Şərq ölkələri bir-biri ilə iqtisadi əlaqələrini müstəqil və daha əlverişli yollarla, iqtisadi cəhətdən daha səmərəli hesab olunan marşrut və vasitələr ilə reallaşdırmaq üçün geosiyasi və geoiqtisadi cəhətdən azad olan nəqliyyat-kommunikasiya dəhlizlərini seçirlər. Son zamanlar bu istiqamətdə reallaşdıran nəqliyyat-kommunikasiya layihələri TRANSAVRASIYA və onun tərkib hissəsi olan TRANSQAFQAZ nəqliyyat-kommunikasiya marşrutları vasitəsilə reallaşdırılır ki, bu da Xəzər və Qara dəniz hövzəsində yerləşən Cənubi Qafqazın, o cümlədən, Xəzərlə Cənub-Şərqi Asiya arasında yerləşən Orta Asiya ərazilərinin (Bax: Xətitə 29) dünyanın ən əhəmiyyətli geosiyasi məkanları sırasına daxil edilməsini şərtləndirir.

Orta Asiya və Xəzər hövzəsinin nəqliyyat-kommunikasiya dəhlizləri bir neçə əlaqəli sahənin inkişafı ilə bağlıdır. Bu ilk növbədə, bu istiqamətdə fəaliyyət göstərən, çəkilməkdə olan və planlaşdırılan dəniz yolları, dəniz nəqliyyatı və limanları, dəmir yolu daşımalarını təmin edən yollar və nəqliyyat vasitələri, avtomobil yolları və quru əlaqələri sistemlərindən ibarətdir.

Üçüncü minilliyin ilk on ilində global dünyanın geoiqtisadi tələblərini təmin etmək məqsədi ilə, qitələrarası yükdaşımanın yeni-yeni formalarının tapılması və effektiv təşkili məsələsi bu bölgədə də xüsusi önəm daşımaqdadır. Bu məqsədlə, Orta Asiya və Xəzər hövzəsinin müxtəlif nəqliyyat vasitələrinin – avtomobil, dəniz, çay nəqliyyatı və dəmir yolu imkanlarının birləşdirilməsi intermodal nəqliyyat sisteminin yaradılması, yeni minilliyin getdikcə aktuallaşan əsas məsələlərindən birinə çevrilməkdədir.<sup>118</sup>

Mütəxəssislərin fikrincə, müasir dünyada beynəlxalq yükdaşımalar sahəsində ən effektiv və rəqabətədavamlı sistemi “öz daxili və dövlətlərarası nəqliyyat sistemini intermodal idarəçilik əsasında quran, yükdaşımaları 20-30% ucuz və vaxt baxımından daha effektiv təşkil edən ölkələr və yaxud ölkələr qrupu” yarada bilər. Məsələn, Avropa İttifaqı və Cənubi Şərqi Asiya ölkələri hazırda bu sistemlə işləyir. O ölkələr ki, hələ də ayrı-ayrı nəqliyyat sahələrinin məxsusi maraqları və sahə prinsipləri çərçivəsində çalışırlar, (məsələn Rusiya) orada daşımalar həm baha, həm də effektsiz təmin olunur.

---

<sup>118</sup> İntermodal nəqliyyat sisteminin yaradılması ideyası ilk dəfə, Avropa İttifaqına irəli sürülmüş və 1994-cü ildə Yunanıstanın Krit adasında birliyin nəqliyyat nazirlərinin toplantısında müzakirə olunaraq qəbul edilmişdir. PanAvropa intermodal nəqliyyat sistemi adlandırılan bu tədbirdə gələcəkdə birlik ölkələri ərazisindən keçən bütün nəqliyyat vasitələrinin fəaliyyətinin vahid idarəçilik sisteminin yaradılması və ən optimal marşrutlarının müəyyən edilməsi məqsədi ilə xüsusi bir işçi orqan da yaradılmışdır.

İntermodal nəqliyyat sisteminə görə, marşrutların və daşıma sistemlərinin müəyyən olunması xüsusi innovativ məlumatlar və coğrafi imkanları nəzərə almaqla, yük daşıma məntəqələri arasında ən qısa və effektiv yolları, marşrutları və vasitələri müəyyən etməli, marşrutlar üzrə bütün nəqliyyat imkanlarını səfərbər etməklə, vahid tarif və gömrük rejimi yaratmalı, vahid mərkəzdən bütün təşkilati məsələləri həll edərək yükləri vaxtında məntəqələrə çatdırmaqdır.

Mütəxəssislərin fikrinə görə, Xəzər dənizi və Mərkəzi Asiya Cənubi Qafqaz və Qara dənizlə birlikdə, Avropa İttifaqının intermodal nəqliyyat sisteminə uyğun gələn ən effektiv marşrut hesab oluna bilər.

Xəzərdən həm Avropaya, həm də Asiyaya bir neçə variantlı dəniz, dəmir və quru yollarının mövcudluğu, məhz belə bir intermodal sistemin yaradılmasına imkan verir. Təkcə TRANS AVRASIYA və TRACECA layihələrinin Çindən Orta Asiyaya, oradan isə Cənubi Qafqaz vasitəsilə, Türkiyə və Aralıq dənizinə, İran, Fars körfəzi vasitəsi ilə yenə də Aralıq dənizi və Orta Şərqi, Rusiya, Ukrayna, Belarus vasitəsi ilə Avropaya, Həştərxan, Xəzər dənizi vasitəsi ilə Baltikyanı çıxış imkanları nəzərə alınsa, vahid intermodal sisteminin yaradılmasının nə qədər əhəmiyyətli olacağını görmək olar.

Bu sistemin yaradılmasının əsas təşəbbüskarı Avropa İttifaqı Azərbaycan və Gürcüstan olsa da, mütəxəssislərin fikrinə görə, əslində, Rusiya və Mərkəzi Asiya ölkələri də bu layihədən ciddi xeyir götürə bilərlər.

### **§ 3.2. Xəzər hövzəsi və Cənubi Qafqaz ölkələrinin bölgənin alternativ TRANS AVRASIYA transmilli nəqliyyat-kommunikasiya sisteminə münasibəti, maraqları və iştirakı**

Mərkəzi Asiya, Xəzər hövzəsi və Qafqazın əsas nəqliyyat-tranzit şaxələrinə malik ölkələrindən biri **Rusiyadır**. SSRİ zamanında- TRANS AVRASIYA, TRACECA, TRANS QAFQAZ və s. alternativ nəqliyyat-kommunikasiya marşrutları və yük daşımaçılığı mövcud olmadığı dövrdə, Avropa ilə Asiya arasında bütün yük daşımaları, o cümlədən, enerji məhsullarının ixracı və idxalı sovet hökumətinə (hazırda əsasən Rusiyaya-

Ə.H.) məxsus kəmərlər, dəniz nəqliyyatı, avtomobil və dəmir yolları vasitəsi ilə təmin olunurdu. Son on ilə qədərki dövrdə Rusiyanın mülkiyyəti sayılan Rusiya-Belarus-Baltikyanı-Avropa, Rusiya-Türkiyə-Avropa, Rusiya-Ukrayna-Avropa, TRANS-SİBİR-Qafqaz-İran-Fars körfəzi və Aralıq dənizi, Rusiya-Çin-Yaponiya-Sakit okean və digər marşrutlar- quru, dəmir yolu və dəniz nəqliyyatı, dəhlizlər və s. nə qədər əlverişsiz və uzaq olsa da, Qərblə Şərqi birləşdirən yeganə dəhliz sayılırdı. Rusiyanın TRANSAVRASIYA, TRACECA, TRANSQAFQAZ nəqliyyat dəhlizlərinə bu qədər həssas yanaşmasının əsas səbəbi də, mütəxəssislərin fikrinə görə, bu marşrutların həm daha sərbəst və geosiyasi cəhətdən azad olması, həm iqtisadi və məsafə baxımından, həm də səmərəliliyinə görə daha əlverişli olması, bu səbəblərdən də global dünyanın diqqətini ciddi şəkildə özünə cəlb etməsi, beynəlxalq dəstək qazanmasıdır.

Rusiya, 90-cı illərin sonundan başlayaraq, TRANSAVRASIYA marşrutunun- Şərq-Qərb nəqliyyat-kommunikasiya əlaqələrində itirdiyi strateji mövqeləri bərpa etmək məqsədi ilə, yeni alternativ layihələr düşünməyə və reallaşdırmağa başlamışdır. Məsələn, Azərbaycanın Xəzər dənizindəki bərə daşımaçılığında üstün mövqelərini aradan qaldırmaq üçün, Rusiya Xəzər dənizindəki Mahaçqala və Həştərxan limanlarını yeniləşdirmək, bu limanlar vasitəsi ilə İranın Ənzəli və Nəuşəhr limanları arasında bərə daşımaçılığı yaratmaq, Fars körfəzi vasitəsi ilə Aralıq dənizinə çıxmaq üçün ciddi işlərə başlamışdır. Hazırda, Rusiya bu marşrutla ildə təxminən 10 mln. tona yaxın yükü İrandan Rusiyaya və digər Şimal ölkələrinə, Şimaldan isə İrana və Fars körfəzi vasitəsi ilə digər Aralıq dənizi ölkələrinə nəql edir. Rusiya həm də bu limanlar vasitəsilə, Qazaxıstanın zəngin neft ehtiyatlarını, xüsusən Tengiz yataqlarından çıxarı-

lacaq nefti Mahaçqalaya, oradan dəmir yolu vasitəsilə Novorossiysk limanına daşımaq istəyir. Baxmayaraq ki, Şimali Qafqaz və Çeçenistandakı kriminal və qeyri-sabit vəziyyət, hələ ki bu planı reallaşdırmağa imkan vermir. Hətta, Rusiya, 1997-ci ildə Çeçenistandan yan keçən 78 km. yeni yol çəkərək, TRANS-QAFQAZ nəqliyyat dəhlizlərinə ciddi alternativ yaratmağa çalışırdı, lakin o layihələr də hələ ki, elə bir ciddi effekt verməyib.

Rusiyanın bu istiqamətdə əsas cəhdlərindən biri də Həştərxandan Elistaya (Kalmıkiya) qədər olan 220 km. məsafəni dəmir yolu vasitəsi ilə birləşdirmək və bu istiqamətdə Xəzər dənizi daşımaçılığını özünün mərkəzi dəmir yolu sistemində birləşdirməyə yönəlibdir. Bu ideya Sovet hökuməti dövründə irəli sürülsə də, 80-ci illərdə onun reallaşdırılması dayandırıldı, hazırda Rusiya bu istiqamətdə işləri davam etdirir.

Bundan başqa, Rusiya Volqa çayının, Volqa-Don kanalının imkanlarından və geostrateji üstünlüklərindən istifadə etməklə, Həştərxanı Xəzərin əsas bərə və yük tranzit mərkəzinə çevirmək, İran və Cənubi Qafqazdan gələn yükləri bu limana yönəltmək və Həştərxandan dəmir yolu, yaxud Volqa-Xəzər kanalı ilə Asiyaya, Baltıyanı ölkələrə yönəltməklə məsələsində də xüsusi iş aparır. Bu məqsədlə, 1993-cü ildən Rusiyada xüsusi dövlət proqramı çərçivəsində iş gedir.

Rusiya, Həştərxan limanı ilə Ənzəli və digər İran limanları arasında xüsusi sərmayə qoyaraq, bu marşrut üzrə 1993-cü ildə həyata keçirilmiş cəmi 12 min ton mal daşımalarını 2010-cu ildə təxminən 1 mln. tona çatdırıb bilmişdir. Hazırda Həştərxanın 100 km.lik məsafəsində yeni bir böyük liman istifadəyə verilmişdir ki, ruslar bu liman vasitəsi ilə bərə daşımaçılığını inkişaf etdirmək və qeyd etdiyimiz kimi, mümkün olsa Orta Asiyanın neft məhsullarını öz ərazisi vasitəsi ilə ixrac etmək istəyirlər.

Digər yandan ruslar, həmçinin Bakı-Türkmənbaşı və Bakı-Aktau (Qazaxıstanı) limanlarını və dəniz daşımaçılıqlarının alternativlərini yaratmaq məqsədi ilə Həştərxanda bəzi inşaat-təşkilatı işlər görməkdədirlər. Bunları etməkdə onların əsas məqsədi İrandan və Türkiyədən Azərbaycana gələn, oradan isə həmin limanlar vasitəsi ilə Mərkəzi Asiyaya- Çinə daşınan malları Həştərxana yönəltmək və oradan da öz nəqliyyat vasitələri ilə sonrakı ölkələrə ixrac etməkdir.

Hazırda Rusiyada bəzi ictimai dairələr, ölkənin TRANSVRASIYA, TRACECA və xüsusən də, TRANSQAFQAZ nəqliyyat-kommunikasiya dəhlizlərinə alternativ yaratmaq məqsədi ilə xərclədiyi milyardlarla dollar vəsaitin səmərəsiz olması ideyasını irəli sürərək, Rusiyanın bu tipli layihələrə baş qoşmaqdan əvvəl, elə onlara qoşularaq bu layihələrdə ciddi pay sahibi olmasını, öz məhsullarını məhz bu marşrutla Avropaya və dünyaya daşmasını daha səmərəli hesab edir.

Rusiya və Ermənistan TRACECA layihəsindən kənar qalan yeganə iki ölkədir. Bu ölkələrdən Ermənistan Cənubi Qafqazda yürütdüyü işğalçılıq siyasətinə görə Azərbaycan tərəfindən layihədən kənar saxlanılmışdısa, Rusiya bir rəqib kimi TRACECA layihəsinin fəaliyyətinə qarşı çıxmış və onda iştirakdan imtina etmişdir. Halbuki, mütəxəssislərin fikrincə, TRACECA nəqliyyat-kommunikasiya sisteminin mövcudluğu bəlkə də ən çox Rusiya üçün öz mallarını Avropa və Asiyaya göndərmək baxımından sərfəlidir. Rusiyalı geosiyasi analitiklər Qərbin, ilk növbədə isə Birləşmiş Ştatların və Aİ-nin Rusiyadan yan keçən qlobal alternativ Avrasiya nəqliyyat-kommunikasiya dəhlizi yaratması ideyasını faktiki olaraq, Moskvanın Avrasiyadakı nəqliyyat monopoliyasına son qoymaq cəhdi kimi qiymətləndirirlər. Onların bu dəyərləndirməsi əsaslıdır və

1995-ci ildə ABŞ-da nüfuzlu dünya siyasətçilərinin, politoloqların iştirakı ilə keçirilmiş beynəlxalq konfransda da açıq şəkildə bəyan edilmişdir ki, Rusiyanın planetin hazırkı transmilli infrastruktur dəhlizlərinə birtərəfli şəkildə nəzarət etmək planı, dünya siyasətində dominantlıq üçün əsas vasitə hesab olunur.

Mütəxəssislərin fikrinə görə, Rusiyanın yeni TRANSAVRASIYA layihələrinə müqavimətinin əsasında SSRİ dönəmində bölgənin nəqliyyat-kommunikasiya sistemində oynadığı geosiyasi və geoiqtisadi rolu getdikcə itirməsi faktı dayanır və bu səbəbdən də o, xarici aləmə ciddi müqavimət göstərməyə çalışır. Vaxtilə SSRİ Avropa ilə Asiyanı birləşdirən bütün nəqliyyat sisteminin təkbaşına sahibi idi və ildə yalnız Şərq-Qərb, Şimal-Cənub tranzit daşımalarından milyardlarla dollar gəlir götürürdü. Sovet İttifaqının dağılmasından sonra isə bu tranzit yollarının böyük əksəriyyəti keçmiş sovet respublikalarının, o cümlədən Azərbaycanın, Gürcüstanın, Ukraynanın və b. müstəqil ölkələrin ərazilərində qalmışdır. Yalnız bir faktı söyləmək kifayətdir ki, 1990-cı illə müqayisədə, Avrasiyanın ən böyük nəqliyyat sistemi hesab olunan TRANSSİBİR dəmir yolu ilə daşınan yüklərin ümumi həcmi 6 dəfə, konteyner daşımaları isə 8 dəfə azalıb. Digər tərəfdən, nəqliyyat-kommunikasiya sahəsində aparıcı mövqelərini bərpa etməyə çalışan Rusiya, artıq əvvəlki illərdəki monopolist imkanlarından məhrum olaraq dünya birliyi tərəfindən dəstəklənən yeni iri alternativ layihələrlə ciddi rəqabət aparmaq məcburiyyətində qalır.

TRACECA-nın yaranmasına mane ola bilməyən Rusiya öz ərazisinin Avrasiya qitəsinin, təxminən, 30 faizini təşkil etdiyini nəzərə alaraq, Avropa ilə Asiya arasındakı ənənəvi nəqliyyat körpüsü rolunu və geosiyasi güc mərkəzi funksiyasını əlində saxlamaq üçün yeni-yeni cəlbedici və praqmatik

təkilflərlə çıxış etmək zorunda qaldı. Məsələ burasındadır ki, Avropa İttifaqının fəaliyyət göstərən 9 beynəlxalq nəqliyyat dəhlizindən 3-ü məhz Rusiyanın ərazisindən keçir. Rusiyalı ekspertlərin hesablamalarına görə, bu ölkə Avropa-Asiya yükdaşımalarının təxminən, 15 faizini “nəzarətə götürmək” iqtidarındadır. İnkişaf etmiş ölkələrin illik ixracat həcmiminin 250 milyard dollara çatdığını nəzərə alsaq, söhbət külli-miqdarda vəsaitdən gedir. Odur ki, Moskva reallaşdırılan və onun ərazisindən yan keçən istənilən yeni layihələrin “qeyri-rentabelli və effektsiz” olması haqda ictimaiyyətdə təsəvvür formalaşdırmaqla yanaşı, həm də yeni-yeni alternativ planlarla çıxış edir. Məsələn, Rusiya hökumətinin qəbul etdiyi “Beynəlxalq nəqliyyat dəhlizlərinin inkişafı” federal proqramı bu ölkənin keçmiş aparıcı mövqelərinin başqa vasitələrlə bərpasına yönəlibdir.

Yaxud, 2000-ci il sentyabrın 12-13-də Rusiyanın təşəbbüsü ilə Sankt-Peterburqda Nəqliyyat məsələlərinə dair II Beynəlxalq Avrasiya Konfransı keçirilib və burada 37 ölkədən 500-dən artıq nümayəndə iştirak edib.<sup>119</sup> Bu tədbirdə iştirak edən Rusiyalı ekspertlər və rusiyapərəst xarici mütəxəssislər bu ölkənin ərazilərindən istifadənin, onun nəqliyyat kommunikasiyaları və yükdaşıma imkanlarının Avrasiyanın transmilli iqtisadi-ticarət əlaqələrinin möhkəmlənməsi baxımından əhəmiyyətini sübut etməyə ciddi cəhd göstəriblər. Bu konfransda Şərqi Avropanı Yaxın Şərq və Cənubi Asiya ilə birləşdirəcək **“Şimal-Cənub”** nəqliyyat dəhlizinin yaradılmasına dair sənəd imzalanıb. Qeyd edək ki, bu dəhliz TRACECA-ya alternativ olaraq Rusiya, Hindistan və İran tərəfindən ortaya atılan bir layihədir. Lakin Azərbaycan öz geosiyasi və geoiqtisadi ma-

---

<sup>119</sup> Bax: <http://www.unece.org>

raqlarından çıxış edərək bu layihəyə də qoşulmağa məmnuniyyətlə razılıq vermişdir.

Bəhs olunan nəqliyyat-kommunikasiya dəhlizi layihəsi Hindistandan gələn yüklərin gəmi vasitəsilə Süveyş kanalından keçərək, Ümid burnunu dolanmaqla İrənin Bəndər-Abbas limanına çatdırılmasını, buradan da dəmiryolu vasitəsi ilə Azərbaycan ərazisindən keçməklə Rusiya və digər ölkələrə ötürülməsini nəzərdə tutur.

Avropa-Asiya nəqliyyat-kommunikasiya dəhlizlərinin TRANSQAFQAZ xətti üzrə yerləşən ən mühüm tranzit ölkələri **Azərbaycan** və **Gürcüstandır**. Gürcüstan Azərbaycan TRANSXƏZƏR magistralının Xəzərlə Qara dəniz ortasındakı heç bir kənar dövlətin geosiyasi təsirinə daxil olmayan müstəqil dəhlizinin Şərq, Gürcüstan isə Qərb hissəsini yardır. Gürcüstanı Azərbaycanla birləşdirən dəmir yolu və avtomobil yolları faktiki olaraq TRACECA layihəsinin ən strateji və mühüm sahəsini təşkil edir. Onun Qara dənizdəki Poti, Batumi, Kulevi dəniz limanları bir tərəfdən, Azərbaycan və Orta Asiyanın neft məhsullarını, kənd təsərrüfatı və digər məhsullarını Avropaya daşımaq, digər tərəfdən Avropadan gələn sənaye mallarının Mərkəzi Asiya və Cənubi Şərqi Asiyaya daşınmasında mühüm bir vasitədir. 1993-ci ildən başlayaraq AB və ABŞ-ın TACİS, TRACECA və b. proqramları çərçivəsində Gürcüstanın dəmir və avtomobil yolları, dəniz limanları və digər nəqliyyat infrastrukturuları yenidən qurulmuş və yeniləşmişdir. Son zamanlar, Azərbaycanın və Orta Asiya ölkələrinin neft və qazının Gürcüstan limanları hesabına təkcə Qara dəniz və borular vasitəsilə Türkiyəyə deyil, eyni zamanda, Ukraynaya, Bolqarıstan və Rumıniyaya, Bakı-Tbilisi-Odessa, Bakı-Tbilisi-

Varna və Bakı-Tbilisi-Konstanta kimi gələcək marşrutlarla nəqli məsələsi də aktuallaşmaqdadır.

Orta Asiya və Xəzər hövzəsi ölkələrindən xarici aləmlə kommunikasiya imkanları həddən artıq məhdud olan **Türkmənistanın** da TRANS AVRASIYA beynəlxalq nəqliyyat-kommunikasiya sisteminin yaradılmasında və istifadəsində çox böyük maraq vardır. Enerji qaynaqları ilə həddən artıq zəngin olan bu Türkmənistan TRANSXƏZƏR sistemində həm əhəmiyyətli bir mövqeyə malikdir, həm də reallaşacağı təqdirdə öz maraqları çərçivəsində bu layihədən ən çox bəhrələnəcək ölkələrdən biri hesab olunur. Türkmənistanın geoiqtisadi maraqlarında həm Şərqi, həm də Qərbi çıxış, müstəqil nəqliyyat-kommunikasiya dəhlizlərinə malik olmaq, həm bu dəhlizlərin istifadəsindən tranzit gəlirləri əldə etmək, həm də ən əsası, öz məhsullarını beynəlxalq qarantıya altında heç bir kənar təsirə məruz qalmadan dünya bazarlarına çıxarmaq məsələsi mühüm yer tutur. Bu məqsədlə, 1993-cü ildə Türkmənistan prezidenti “Türkmənistan nəqliyyat infrastrukturunun inkişafı haqqında” xüsusi bir sərəncam imzalamış və öz ölkəsinin bütün şəhər və yaşayış məskənləri, dəniz və dəmiryolu limanları arasında yeni dəmir və avtomobil yollarının çəkilməsi, onların elektriklişdirilməsi vəzifəsini irəli sürmüş və qısa müddətdə, təxminən min kilometrədən artıq təkə dəmir yolu inşa etmişdir.

1998-ci ildə Türkmənistan Milli Məclisi “Dəmir yolları nəqliyyatı haqqında” Qanun qəbul etmişdir ki, bu qanuna görə, bütün ölkə ərazisində dəmir yollarının fəaliyyəti təkmilləşdirilmişdir. Bunun ardınca, Türkmənistan qısa müddət ərazində öz ərazisindən keçən bütün magistral avtomobil yollarını yenidən qurmuş və dünya standartlarına uyğunlaşdıraraq, öz ərazisi ilə Orta Asiyanın digər respublikalarına, oradan isə Çinə və Cənub

Şərqi Asiya ölkələrinə gedən nəqliyyat əlaqələrini təkmilləşdirmişdir. Bir sözlə, Türkmənistan TRACECA layihəsi çərçivəsində Cənubi Qafqazla Cənub Şərqi Asiya və Orta Asiyanın digər respublikalarına birləşdirən və ona məxsus olan bütün nəqliyyat infrastrukturalarını lazımi standartlara uyğunlaşdırmışdır.

Bundan başqa, Türkmənistan Xəzərin Çənub hissəsində, TRANS AVRASIYA xətti üzrə həmsərhəd olan İrana 320 kilometrlik yeni Tecan-Sera-Məşhəd yolunu inşa etmişdir. Bu yol Türkmənistanın dəniz, quru və dəmiryolu nəqliyyat sistemi ilə Fars körfəzini birbaşa birləşdirərək, Asiya-İran və Aralıq dənizi reallaşmasına şərait yaratmışdır. Bəhs olunan marşrut, həm də Qazaxıstan, Özbəkistan, Türkmənistanı İran və Türkiyə ilə birləşdirmək üçün Cənubi Qafqaz yoluna alternativ bir marşrut hesab olunur. Yol 1996-cı ildə istifadəyə verilib ki, onun da 132 kilometri Türkmənistan ərazisindən keçir. Mütəxəssislərin hesablamalarına görə, bu yol vasitəsi ilə İstanbul-Tehran-Sera-Türkmənistan-Özbəkistan-Qazaxıstan-Çin marşrutu üzrə sutkada təxminən 150 vaqon, ildə orta hesabla 10 milyon tona yaxın yük daşınır. Türkmənistan öz ərazisindən Rusiya, Ukrayna, Belarus, Pribaltika və Qazaxıstandan gələn bir çox yükləri də həmin yol vasitəsi ilə İrana, Türkiyəyə və Fars körfəzi vasitəsilə Qara dənizə göndərir.

Türkmənistan həm TRANS AVRASIYA, həm də TRANS-QAFQAZ sistemi çərçivəsində hazırda ciddi yükdaşımaları həyata keçirir. O, Cənubi Qafqaz ölkələrinin bəzi yüklərini də bəhs olunan yolla Xəzər dənizindən bərə vasitəsi ilə Türkmənbaşı limanına, orada isə dəmir yolu vasitəsilə ilə İrana, digər Orta Asiya respublikalarına və Çinə göndərmək istəsə də, Azərbaycan və Gürcüstan marşrutu ilə rəqabətdə nisbətən uzaq və bahalı olduğu üçün, həmin marşrut sərfəli hesab olunmur.

Əvəzində, Türkmənistan Cənubi Qafqaz ölkələrinin bəzi mallarını bəhs olunan marşrutla Hindistan və Pakistana, sonunculardan gələn malları isə İran vasitəsilə Avropaya göndərmək istiqamətində ciddi iş aparır.

Orta Asiya və Xəzər hövzəsinin nəqliyyat-kommunikasiya infrastrukturunda mühüm mövqeyə malik olan dövlətlərdən biri də **Qazaxıstandır**. Qazaxıstan 90-cı illərdən başlayaraq, öz tranzit əhəmiyyətini saxlamaq və transmilli geoiqtisadiyyatda getdikcə mərkəzi mövqelərdən birini qazanmaq üçün, ona məxsus avtomobil və dəmir yollarının, daşıma vasitələrinin təkmilləşdirilməsi və yenidən qurulması, Xəzər dənizində mövcud olan liman və terminalların müvafiq standartlara gətirilməsi istiqamətində mühüm işlər həyata keçirir. 1996-cı ildə Qazaxıstanın beynəlxalq nəqliyyat-kommunikasiya dəhlizlərini inkişaf etdirmək və yeniləşdirmək haqqında xüsusi dövlət proqramı qəbul edilmiş və keçən müddətdə bu sahədə çox ciddi işlər görülmüşdür. Hazırda ölkənin paytaxtı Astananı Qazaxıstanın digər bölgələri ilə birləşdirən sürətli avtomobil və dəmir yolları, Qazaxıstanın dəmir yolu və dəniz limanlarını bir-biri ilə bağlayan Aktoköy-Dostluq dəmir yolu, Dostluq-Çinlə dövlət sərhədini birləşdirən dəmir və avtomobil yolu, Beynəy-Manqışlaq dəmir yolu və s. beynəlxalq nəqliyyat-kommunikasiya infrastrukturalarının salınmasını qeyd etmək olar.

Qazaxıstan 1991-ci ildən başlayaraq, Dostluq stansiyasından Hindistan, Koreya və Vyetnam istiqamətinə Azərbaycan və Türkmənistandan gələn, o cümlədən Avropadan göndərilən yüklərin daşınması məqsədi ilə, xüsusi bir dəhliz açılışı üzərində iş aparır və bu yol demək olar ki, hazırda fəaliyyət göstərir. Bundan başqa, bu ölkənin və Çinin təşəbbüsü ilə, müstəqillik illərində reallaşan TRANSÇİN dəmir yolu bütün

Mərkəzi Asiya ölkələrindən keçməklə, 1996-cı ildən başlayaraq, fəaliyyət göstərir və Rusiyanın TRANSŞİBİR marşrutu üzrə mövcud olan TRANSAVRASİYA əlaqələrinin həm məsafəsini, həm də iqtisadi səmərəliliyini xeyli geridə qoymuşdur. Avropanı Uzaq Şərqlə birləşdirən ənənəvi yollardan fərqli olaraq TRANSÇİN dəmir yolu, beynəlxalq yükdaşımalarda getdikcə mühüm əhəmiyyət təşkil edir.

Qazaxıstanın xarici aləmə dəniz çıxışını təmin edən əsas liman Aktaudur. Bu liman 1963-cü ildə SSRİ zamanında tikilib və Qazaxıstanın zəngin taxıl, uran və metal məhsullarını xarici ölkələrə daşımaq məqsədi ilə istifadə olunub. Hazırda isə qazaxlar, Xəzər dənizinin Tengiz neft yataqlarında aşkarlanan zəngin karbohidrogen ehtiyatların dünya bazarlarına daşınması üçün Aktau limanına xüsusi sərmayə qoyurlar. Limanda yeni terminallar, gəmilərin və bərələrin yanaşması üçün lazımı qurğular tikilir və istifadə olunur. Limanın modernləşdirilməsi və yenidən qurulması üçün 500 mln. dollara yaxın vəsait qoyulmuşdur. Bu limanın əsas üstünlüklərindən biri ondan ibarətdir ki, onun suyu heç vaxt donmur, dənizin dibi həddindən artıq dərin olduğuna görə istənilən gəmini qəbul etməyə imkan vardır. Rusiyanın Xəzərin dibi ilə Mərkəzi Asiyanın neft və qaz ehtiyatlarını Azərbaycana, oradan da Türkiyə və Avropaya nəql etmək layihələrinə ciddi maneçilik törətməsindən sonra, Qazaxıstan Aktau limanından səmərəli istifadə etmək və öz neft ehtiyatlarının böyük hissəsini bu liman vasitəsilə Azərbaycana, İrana və Qərbə ixrac etmək istəyirlər. Gələcəkdə illik həcmi 25 mln. tona çatacaq qazax neftinin ixracını təmin etmək üçün, Qazaxıstan hazırda Xəzər dənizində özünü həm gəmi daşımaçılığını, həm də bərə-barja daşımaçılığını yarat-

maq, Azərbaycanın bu sahədəki monopolist mövqeyinə son qoymaq məqsədi ilə çalışır.

Orta Asiya və Xəzər hövzəsinin nəqliyyat-kommunikasiya sistemində **Özbəkistanın** da mühüm rolu vardır. Bu ölkə, həm Türkmənistan həm də Azərbaycan-Gürcüstan-Türkiyə vasitəsilə ilə öz məhsullarını TRANSAVRASİYA xəttinin Fars körfəzi istiqamətindəki xətti ilə dünya bazarlarına, TRANSQAFQAZ magistralı vasitəsi ilə isə Türkiyəyə və oradan Avropa ölkələrinə göndərir. Özbəkistan öz mallarının göndərilməsində daha çox iqtisadi səmərəlilik faktoruna üstünlük verir və müvafiq olaraq həm Türkmənistan-İran marşrutu, həm də Azərbaycan-Gürcüstan-Türkiyə marşrutu ilə onların verdiyi müvafiq tariflərə uyğun olaraq mal göndərir.

Bundan başqa, Özbəkistandan Türkmənistan vasitəsi ilə TRANSAVRASİYA nəqliyyat sisteminə 78 kilometrlik çıxışı onu Səmərqənd-Səngəldi (Qazaxıstan stansiyası arasındakı dəmir yolu) vasitəsilə həm də TRANSQAFQAZ layihəsində əlaqələndirici ölkə vəziyyətinə gətirir.

Orta Asiya və Xəzər hövzəsinin nəqliyyat-kommunikasiya əlaqələrində **Tacikistan və Qırğızıstanın** da müəyyən rolu vardır. Düzdür, bölgənin digər ölkələri ilə müqayisədə onlar TRANSASİYA nəqliyyat sistemində mühüm və həlledici həlqə olmasalar da, bu ölkələrin hər birinin özünəməxsus rolu vardır. Hazırda, Tacikistan vasitəsilə ilə Çin və Pakistana dəmir yolu və avtomobil yolunun çəkilməsi layihələri həyata keçirilir ki, bu layihənin də əsas mahiyyəti Çinin və Pakistanın Hind okeanına və Hindistana nəqliyyat əlaqələrini təmin etməkdir. Lakin bəhs olunan layihə maliyyə çatışmazlığı ucba-tından hazırda yalnız ideya olaraq qalır. O ki qaldı Qırğızıstana, bu ölkənin TRANSAVRASİYA və TRANSQAFQAZ

beynəlxalq nəqliyyat sistemində iştirakı yaxın zamanlarda istifadəyə verilməsi gözlənilən 600 kilometrlik Oş-Çin avtomobil və dəmir yolunun inşası üzərində qurulub. Əsas maliyyəsinin 70%-ni Çinin ödədiyi və illik 5 mln. ton buraxılış gücü olacaq bu layihənin reallaşması gələcəkdə TRACECA layihəsinin 35-40% daha yaxın və ucuz başa gəlməsinə şərait yarada bilər. Yolun uzunluğu 600 km. olacaq.

Avropa-Asiya əlaqələrindəki əhəmiyyətli və alternativ transmilli nəqliyyat-kommunikasiya sistemindən çox əlverişli ərazisi olmasına baxmayaraq kənarda qalan yeganə bölgə ölkəsi **Ermənistandır**. Baxmayaraq ki, bu ölkənin ərazisi Azərbaycanı Türkiyə ilə birləşdirə biləcək ən əlverişli dəmir və avtomobil yolu, enerji ixracı marşrutu hesab oluna bilərdi, qonşularına qarşı yürütdüyü işğalçılıq siyasətinə və ərazi iddiasına görə Azərbaycan bu ölkəni demək olar ki, bütün nəqliyyat marşrutlarından kənarda qoymuşdur. Ermənistanın Türkiyə ilə Gürcüstan arasında da kifayət qədər əlverişli nəqliyyat-kommunikasiya və digər geoiqtisadi mövqeyə malik olmasına baxmayaraq, Türkiyə də bəlli səbəblər üzündən onu beynəlxalq yükdaşımalardan təcrid etmişdir.

Hazırda, bəzi erməni geostrateqləri öz fantaziyalarını işə salaraq, hansısa mövcud olmayan “Ermənistan-Mehri-İran ərazisi vasitəsi ilə guya Yaxın Şərqi, yaxud İran-Ermənistan-Gürcüstan vasitəsi ilə Cənub Şərqi istiqamətinə, yenə Ermənistan-Mehri-İran vasitəsilə Mərkəzi Asiya ölkələrinə” nəqliyyat-kommunikasiya sistemlərinin layihələndirilməsi və həyata keçirilməsindən bəhs edirlər. Lakin Ermənistanın mövcud vəziyyəti, ərazilərinin xüsusi çətin dağlıq relyeflə əhatə olunması, xaricə çıxış sistemlərinin yoxluğu, nəqliyyat sisteminin bərbadlığı və s. kimi səbəblər bu layihələrin reallaşdırılmasına nəinki bu gün, heç gələcəkdə də heç bir imkan vermir.

### **§ 3.3. Azərbaycanın Xəzər-Qara dəniz hövzəsi və Cənubi Qafqazda həyata keçirdiyi transmilli nəqliyyat-kommunikasiya siyasəti və onun bölgənin geoiqtisadi vəziyyətinə təsiri**

Orta Asiya, Xəzər-Qara dəniz hövzəsinin və Cənubi Qafqazın dünyaya açılan nəqliyyat-kommunikasiya sistemində ən mühüm həlqələrdən birini Azərbaycan Respublikası təşkil edir. Azərbaycanın dəniz, avtomobil yolları və dəmir yolu nəqliyyatı müstəqillik illərində ciddi yenidənqurmaya məruz qalmış və demək olar ki, əksər xarici ölkələrlə bu respublikanı bağlayan nəqliyyat-tranzit infrastrukturuları yenidən qurulmuş, və yaxud təzəsi ilə əvəzlənmişdir. *Hazırda Azərbaycanı Gürcüstan və Qara dənizlə birləşdirən Bakı-Tbilisi avtomobil və dəmir yolu, Bakı-Poti konteyner daşımaçılığı, İranla birləşdirən Bakı-Astara dəmir və avtomobil yolu, Bakı-Biləsuvar və Naxçıvan-Culfa avtomobil, dəmir yolu, Türkiyə ilə Gürcüstan vasitəsi ilə mövcud avtomobil yolu və hazırda çəkilişi reallaşdırılan Bakı-Tbilisi-Qars dəmir yolu, Orta Asiya ilə Azərbaycanı birləşdirən Bakı-Türkmənistan, Bakı-Qazaxıstan bərə daşımaçılığı* və s. bu ölkəyə imkan verir ki, Avropa ilə Asiya arasındakı nəqliyyat-kommunikasiya əlaqələrində öz strateji mövqeyini qoruyub saxlasın və davam etdirsin.

Avropa İttifaqının xətti ilə 1993-cü ildən reallaşdırılan TRACECA layihəsinin mərkəzinin Azərbaycan olması da məhz onun bu əlaqələrdə oynadığı rol və malik olduğu mərkəzi mövqe ilə bağlıdır. İki ilə istifadəsi nəzərdə tutulan Bakı-Tbilisi-Qars dəmir yolunun illik istifadə gücü, təxminən 250 min ton planlaşdırılır ki, bu da Çindən Avropaya qədər olan bütün transmilli yükdaşımaların mühüm bir hissəsini təşkil edəcəkdir.

Azərbaycanın Avrasiyanın nəqliyyat-tranzit əlaqələrindəki əlverişli mövqeyi, həm də onunla ölçülür ki, bu ölkə, həm bütövlükdə TRANSAVRASİYA, həm də onun tərkib hissəsi olan TRACECA, TRANSQAFQAZ və s. marşrutlarda iştirak etmək üçün əlverişli məkan xarakteristikasına və nəqliyyat-tranzit infrastrukturuna malikdir. Faktiki olaraq, Astara, Biləsuvar və Culfa stansiyasından İrana həm dəmir və avtomobil yolu imkanları, həm də Xəzər vasitəsilə İrannın Ənzəli, Nəuşəhr limanlarına çıxışı olan Azərbaycan, TRANSAVRASİYA xətti ilə Sakit okean, Çin və Hindistandan gələn yükləri, istər Türkmənistandan Xəzər bərə daşımaçılığı vasitəsi ilə, istərsə də İrandan dəmir, avtomobil və Xəzər su daşımaçılığı infrastrukturunu ilə Rusiyaya, Gürcüstana, Qara dəniz limanlarına, oradan da Avropaya nəql etmək imkanına malikdir.

Azərbaycan TRANSQAFQAZ nəqliyyat infrastrukturunun mərkəzi ölkəsi kimi, eyni əlaqələri yenə də Gürcüstan, Xəzər dənizi, Türkmənistan və Orta Asiyanın digər ölkələri vasitəsi ilə Çinə və Cənub Şərqi Asiya ölkələrinə təmin etmək imkanına malikdir. Məhz elə bunun nəticəsidir ki, yaradılması ideyası ilk dəfə, hələ 90-cı illərdə irəli sürülən Şərq-Qərb, Şimal-Cənub nəqliyyat dəhlizləri məsələsinin ortaya qoyulduğu, Azərbaycanın, Özbəkistanın, Türkmənistanın, Gürcüstan prezidentlərinin iştirak etdiyi Seraxs toplantısında və Birgə Sazişin imzalanmasında Azərbaycan aparıcı ölkələrdən biri kimi iştirak etmiş, bəhs olunan sazişin yaradıcılarından birinə çevrilmişdir. Sonradan 1992-ci ildə ideyası irəli sürülmüş və 1996-cı ildə dövlətlərarası sazişlə təsdiq olunmuş bu layihə, sonrakı illərdə digər Mərkəzi Asiya ölkələrini, Ukrayna, Moldova, Belarus, Rumıniya və b. Qara dəniz hövzəsi ölkələrinin də diqqətini cəlb etmiş və onlar həmin sazişə qoşulmaq

haqqında bəyanat vermişlər.<sup>120</sup> Azərbaycan həmçinin, son zamanlar Qazaxıstan və Çini birləşdirən dəmir yolu daşımaçılığında da əsas ölkələrdən biri kimi bu yüklərin sonrakı daşımaçılığı və Avropaya çatdırılmasında ən yaxın və əlverişli TransQafqaz nəqliyyat dəhlizinin üzərində yerləşir.

Mütəxəssislər hesab edir ki, hər bir ölkə kimi Azərbaycanın da milli maraqları əhəmiyyətli dərəcədə onun nəqliyyat-kommunikasiya və əlaqələndirmə infrastrukturlarının səviyyəsi və beynəlxalq sistemlərlə təhlükəsiz bağlılığından asılıdır. Bu həm də ölkənin nəqliyyat-dəhliz və infrastruktur maraqlarının dolğun təmin olunmasının əsas şərtini təşkil edir.

*Geoiqtisadi anlamda* nəqliyyat-kommunikasiya maraqlarının təhlükəsizliyi mövcud sahə üzrə milli maraqların əsas ölçülərinin müəyyənləşdirilməsini, dövlətin daxili və xarici aləmlə bağlayıcı nəqliyyat sisteminin ahəngdar işinin qurulmasını, ona təhlükə yaradan amillərin aşkarlanması və qarşısının alınmasını nəzərdə tutur. Nəqliyyat-kommunikasiya maraqlarının təhlükəsizliyinin təmin edilməsinin əsas məqsədi milli nəqliyyat kompleksinin sabit və təhlükəsiz inkişafına nail olunmasından, bu sahəyə hər hansı qanundankənar daxili və xarici müdaxilə imkanlarının qarşısının alınmasından və s. vəzifələrdən ibarətdir.

Qeyd olunduğu kimi, Azərbaycanın Xəzər-Qara dəniz dənizi hövzəsi və Cənubi Qafqazdakı əlverişli geostrateji və coğrafi mövqeyi ona həm Şərq-Qərb, həm də Şimal-Cənub əlaqələrində körpü kimi çıxış etməyə imkan verir. Lakin tarix boyu müstəqil dövlətinin olmaması və yaxud müstəqil siyasət yürüdə bilməməsi üzündən bu əlverişli mövqedən ölkənin ümumi geosiyasi və geoiqtisadi maraqlarına uyğun şəkildə istifadə

---

<sup>120</sup> Вах: “Независимая газета”, 20 июня 1997.

etmək mümkün olmamışdı. Yalnız, 1991-ci ildə yenidən öz müstəqilliyinə qovuşduqdan sonra Azərbaycan özünün bu üstün geosiyasi və geoiqtisadi vəziyyətindən, ölkəsinin əlverişli coğrafi imkanlarından yararlanmağa başlamışdır.

1993-cü ildə respublikanın beynəlxalq əhəmiyyətli qlobal nəqliyyat-kommunikasiya xətlərinin və dəhlizlərinin kəşf etdiyi əlverişli coğrafi məkanda yerləşməsinə nəzərə alaraq, prezident Heydər Əliyev bu sahənin yenidən qurulması və modernləşdirilməsi siyasətini ölkənin inkişaf strategiyasının əsas prioritetlərindən biri kimi müəyyənləşdirdi və reallaşdırılması imkanlarını səfərbər etməyə başladı. Bu strateji geoiqtisadi kurs Azərbaycanın son illərdə yürütdüyü transmilli nəqliyyat-kommunikasiya dəhlizləri siyasətinin də əsasını təşkil etmişdir. Prezident İlham Əliyevin imzaladığı 24 noyabr 2004-cü il tarixli "Azərbaycan Respublikasında sosial-iqtisadi inkişafın sürətləndirilməsi tədbirləri haqqında" fərmanında və 11 fevral 2004-cü il tarixli "Azərbaycan Respublikası regionlarının sosial-iqtisadi inkişafına dair" Dövlət Proqramında ölkənin bütün nəqliyyat-kommunikasiya şəbəkəsinin modernləşdirilməsinə və yenidən qurulmasına xüsusi diqqət ayrılıb.

2004-cü ildən etibarən Azərbaycan hökuməti daxili nəqliyyat-kommunikasiya infrastrukturunun inkişaf etdirilməsi, ölkəni xarici dövlətlərlə birləşdirən quru, dəniz, hava və dəmir yolu strukturlarının, yol və limanların, nəqliyyat və daşıma vasitələrinin yeniləndirilməsi və yenidən qurulması üçün iri investisiya layihələri həyata keçirmiş və bu gün də keçirməkdədir. Təkcə 2008-ci ildə ölkədə yol-nəqliyyat və digər bu yönlü infrastrukturunun genişləndirilməsi və yenidən qurulmasına 2 milyard manatdan artıq vəsait ayrılmışdır.

Regionda və ümumilikdə dünyada gedən global geoiqtisadi prosesləri nəzərə alan Azərbaycan hökuməti özünün beynəlxalq və regional inteqrasiya proseslərindəki mənafevləri baxımından olduqca vacib olan transmilli yükdaşıma, nəqliyyat-kommunikasiya dəhlizlərinin yaradılması prosesinə qoşulmaq işinə xüsusi önəm verir və Şərqi-Qərbi və Şimal-Cənub nəqliyyat dəhlizləri layihələrinin mərkəzində dayanmağa çalışır.

Azərbaycanın yerli, regional və transmilli nəqliyyat-kommunikasiya siyasətinin əsasları və vəzifələri “Nəqliyyat haqqında” Azərbaycan Respublikası qanununda və “Nəqliyyat sektorunun inkişafı Strategiyası”nda müəyyən edilmişdir. Həmin vəzifələr aşağıdakılardan ibarətdir:

- nəqliyyat təhlükəsizliyinin təmin olunması sahəsində normativ hüquqi bazanın yaradılması və təkmilləşdirilməsi;
- nəqliyyat sektoruna qarşı yönəlmiş təhdidlərin müəyyənəndirilməsi;
- nəqliyyat infrastrukturunu obyektlərinin və nəqliyyat vasitələrinin kateqoriyalar üzrə qruplaşdırılması;
- nəqliyyat təhlükəsizliyinin təmin olunması sahəsində mütəxəssislərin hazırlanması;
- nəqliyyat təhlükəsizliyinə nəzarətin həyata keçirilməsi;
- nəqliyyat təhlükəsizliyinin informasiya və elmi-texniki vasitələrlə təmin olunması.<sup>121</sup>

Yuxarıda qeyd olunduğu kimi, Azərbaycan geosiyasi və geoiqtisadi anlamda Şərqi-Qərbi, Şimal-Cənub nəqliyyat, kom-

---

<sup>121</sup>Bax: Nəqliyyat haqqında Azərbaycan Respublikasının Qanunu; Azərbaycan Respublikasının Nəqliyyat Sektorunun İnkişafı Strategiyası  
<http://www.mot.gov.az>

munikasiya və tranzit-keçid əlaqələrinin mərkəzində yerləşir, beynəlxalq “açar”, transmilli “körpü-bağlayıcı” mövqeyinə malikdir. O, özünün üstün geostrateji imkanlarını xarici aləmlə tranzit əlaqələrindən səmərəli istifadə etməklə reallaşdırır və beynəlxalq nəqliyyat-tranzit dəhlizlərinin yaradılmasında əsas vəsilələrdən biri kimi çıxış edir.

Zəngin təbii sərvətlərə, xüsusən də enerji ehtiyatlarına malik olması, Avrasiya qitəsində əlverişli geostrateji məkanda, nəqliyyat-keçid infrastrukturalarının mərkəzində yerləşməsi Azərbaycanın nəqliyyat siyasətinin məqsəd və vəzifələrinin müəyyənələnməsinə də ciddi təsir göstərir.

**Əvvəla**, Azərbaycan Gürcüstanla birlikdə Cənubi Qafqazın, Rusiya, Qazaxıstan və İranla birlikdə isə Xəzər hövzəsinin əsas tranzit infrastrukturalarına sahibdir. Bu da öz növbəsində ölkənin nəqliyyat-yol və ötürücü-keçid infrastrukturalarını müəyyən standartlara salmağı tələb edir.

**İkincisi**, əhəmiyyətli coğrafi ərazi xarakteristikasına, beynəlxalq nəqliyyat-tranzit imkanlarına malik olması ona inkişaf üçün ciddi geosiyasi və geoiqtisadi üstünlüklər qazandırmaqla yanaşı, nəqliyyat siyasətinin təmin edilməsində özünəməxsus problemlər də yaradır.

Daxili və transmilli nəqliyyat dəhlizlərinin və infrastrukturalarının yaradılması, onların təhlükəsiz istifadəsi yönündə Azərbaycan dövlətinin yürütdüyü geoiqtisadi siyasət aşağıdakı bir çox vəzifələrin reallaşdırılmasını nəzərdə tutur:

- yüklərin və sərnişinlərin ölkə ərazisində maneəsiz hərəkətinin təmin olunması və Avropa-Asiya nəqliyyat sistemlərinin inteqrasiyası məqsədi ilə nəqliyyat infrastrukturunun razılaşdırılmış şəkildə inkişaf etdirilməsi;
- nəqliyyat sisteminin idarə olunmasında səmərəliliyin artırılması;

- intermodal nəqliyyat xətti üzrə ayrı-ayrı nəqliyyat növləri arasında qarşılıqlı əlaqənin səmərələşdirilməsi;
- beynəlxalq nəqliyyat dəhlizləri sahəsinə investisiya qoyulması üçün münbit şəraitin yaradılması;
- daxili daşımalarda milli nəqliyyat şəbəkəsinin yüklənmə dərəcəsinin artırılması;
- beynəlxalq turizmin inkişafına yardım edilməsi.<sup>122</sup>

Azərbaycanın qoşulduğu və yaxından iştirak etdiyi *TRANSASVASIYA, TRACECA, TRANSQAFQAZ, Şimal-Cənub beynəlxalq nəqliyyat-kommunikasiya dəhlizi, Bakı-Tbilisi-Qars dəmir yolunun tikintisi* s. transmilli layihələr geosiyasi, geoiqtisadi və nəqliyyat-tranzit əlaqələrinin genişlənməsindəki roluna görə ölkənin milli maraqlarının təmin edilməsi sahəsində mühüm əhəmiyyətə malikdir.

Azərbaycan üçün geosiyasi və geoiqtisadi cəhətdən ən ciddi transmilli nəqliyyat-dəhliz əhəmiyyəti kəsb edən layihələrdən biri **TRACECA** hesab olunur.<sup>123</sup> Bir çox dünya və region dövlətləri, Avropa İttifaqı ölkələri və beynəlxalq təşkilatlarla müştərək geoiqtisadi layihələrə qatılaraq, Şərqlə Qərbi birləşdirən qədim “İpək Yolu”nun üzərində qurulan bu transmilli layihədə onun iştirakı xüsusi regional əhəmiyyət daşıyır. Bu layihə Azərbaycana Avropa ilə öz strateji geoiqtisadi əlaqə-

---

<sup>122</sup> Bax: Nəqliyyat haqqında Azərbaycan Respublikasının Qanunu; Azərbaycan Respublikasının Nəqliyyat Sektorunun İnkişafı Strategiyası

//<http://www.mot.gov.az>

<sup>123</sup> 1993-cü ilin may ayında 8 postsovet respublikasının (Azərbaycan, Gürcüstan, Qazaxıstan, Qırğızıstan, Tacikistan, Türkmənistan, Özbəkistan və Ermənistan) iştirakı ilə Brüssel şəhərində Avropa Komissiyasının TRASEKA proqramının yaradılmasına dair konfrans keçirilmişdir ki, bunun da əsas təşəbbüskarları Azərbaycan və Gürcüstan olmuşdur. Konfransın yekunlarına əsasən, TRASEKA adlı nəqliyyat-kommunikasiya proqramının əsası qoyulmuş və iştirakçı dövlət rəhbərlərinin imzaladığı “Brüssel Bəyannaməsi” qəbul edilmişdir.

lərinin möhkəmləndirilməsi və genişləndirilməsi, dünya iqtisadiyyatına inteqrasiyası, beynəlxalq nəqliyyat qovşağının həlləedici vəsiləsinə çevrilməsi və s. baxımından böyük imkanlar qazandırmışdır. Ötən illər ərzində TRACECA proqramı çərçivəsində Azərbaycanın yaxından iştirakı ilə “Nəqliyyatın idarə edilməsinin treninqi”, “Nəqliyyatın hüquqi və tənzimləyici çərçivəsi”, “TRACECA nəqliyyat dəhlizində vahid tarif siyasətinin tətbiqi”, “Sərhəd-keçid qaydalarının sadələşdirilməsi”, “Qafqaz dəmir yollarının bərpası” və onlarla digər texniki yardım və investisiya layihələri həyata keçirilmişdir.

Keçən müddətdə TRACECA proqramı çərçivəsində çox-tərəfli sazişin şərtlərinin həyata keçirilməsi məqsədi ilə Azərbaycanın nəqliyyat infrastrukturunun inkişafı istiqamətində mühüm işlər görülmüşdür. Belə ki, TRACECA nəqliyyat dəhlizi üzrə beynəlxalq yük daşınması həcmının artırılması məqsədi ilə ölkənin su, quru, hava nəqliyyatı və dəmir yolu sektorunun texniki təchizatı yaxşılaşdırılmış, avtomobil magistrallarının, dəmir yolu xətlərinin, körpülərin bərpası və tikintisi, gəmilərin, bərələrin, liman qurğularının təmiri sahəsində mühüm addımlar atılmışdır. Bakı şəhərində ildə 10 milyon ton neft məhsullarının boşaldılıb yüklənməsinə imkan verən liman istifadəyə verilmişdir. Bakı Beynəlxalq Dəniz Ticarət Limanının bərə terminalında yenidənqurma işləri aparılmışdır.

Avropa İttifaqı tərəfindən TRACECA proqramının reallaşdığı dövr ərzində Azərbaycan Respublikasına investisiya layihələrinin maliyyələşdirilməsi üçün təxminən on milyonlarla avro həcmində vəsait ayrılmışdır. Proqramdan irəli gələn bu layihələrin həyata keçirilməsi məqsədi ilə ölkənin nəqliyyat-yol kompleksi üçün müxtəlif maliyyə institutlarından (Avropa Yenidənqurma və İnkişaf Bankı, Küveyt İqtisadi İnkişaf

Fondu, İslam İnkişaf Bankı, Dünya Bankı və s.) yüz milyonlarla ABŞ dolları həcmində kreditlər alınmışdır.

Avropa-Qafqaz-Asiya ölkələri arasında alternativ, daha əlverişli avtomobil, dəniz və dəmir yolu nəqliyyatı vasitəsilə tranzit yüklərin daşınmasını təmin edən TRACECA layihəsi keçən illərdə Azərbaycan iqtisadiyyatının inkişafında, ölkənin nəqliyyat infrastrukturunun formalaşmasında ciddi rol oynayıb. Şərqlə Qərb arasında körpü rolunu oynayan Azərbaycanın Avropa-Qafqaz-Asiya nəqliyyat dəhlizinin inkişaf etdirilməsində aparıcı yer tutması respublikanın dünya ölkələri ilə geo-iqtisadi inteqrasiyasının daha da dərinləşməsinə xidmət etmişdir. Bu isə nəinki iqtisadi, həm də siyasi sabitlik və təhlükəsizlik baxımından böyük əhəmiyyət daşımışdır.

Azərbaycanın həyata keçirdiyi transmilli tranzit-keçid dəhlizləri siyasəti sahəsində əldə olunmuş ən böyük geo-iqtisadi və geosiyasi uğurlardan biri də **Bakı-Tbilisi-Qars dəmir yolunun** inşası layihəsidir. Bu layihə ciddi regional əhəmiyyətə malik olmaqla yanaşı, XXI əsrdə Asiya ilə Avropanı birləşdirən ən mühüm transmilli nəqliyyat dəhlizinə çevriləcək və regionda təhlükəsizliyin daha da artırılmasına xidmət edəcək. (Bax: Xəritə 38).

Ümumiyyətlə, bəhs olunan transmilli layihənin reallaşmasının əsasında Azərbaycan və onun maliyyə-texniki imkanları dayanmışdır. Layihənin meydana çıxması və inşası bir neçə mərhələdən keçmişdir. Belə ki, Türkiyə və Gürcüstan 1993-cü ilin ortalarından başlayaraq iki ölkə arasında dəmir yolunun birləşdirilməsi layihəsinin həyata keçirilməsini müzakirə edirdilər. Sonradan, 2002-ci ildə Türkiyə və Gürcüstanın nəqliyyat nazirlərinin İstanbul şəhərində keçirilmiş iclasında “Qars-Axalkalaki” adlanan dəmir yolu layihəsinin həyata keçirilməsi

barədə niyyət protokolu imzalanmışdır. Protokolda layihə üzrə hazırlıq işlərinə başlanılması nəzərdə tutulsa da, onun həyata keçirilməsi istiqamətində ciddi bir iş görülməmişdir. 14 iyun 2004-cü il tarixdə Azərbaycan Prezidenti İlham Əliyev Gürcüstana rəsmi səfəri zamanı Gürcüstandan Türkiyəyə qədər yeni dəmir yolunun çəkilməsi ideyasını irəli sürür və Azərbaycanın bu layihəyə hərtərəfli dəstək verməyə, layihədə iştirak etməyə hazır olduğunu bəyan etmişdir. Bunun ardınca, 2005-ci il mayın 25-də Bakı şəhərində, Azərbaycan, Gürcüstan və Türkiyənin prezidentləri Bakı-Tbilisi-Qars yeni dəmir yolu bağlantısı layihəsinin həyata keçirilməsi işinin sürətləndirilməsi haqqında birgə bəyanat imzalamışlar. 2007-ci il yanvarın 12-13-də Tbilisi, 2007-ci il yanvarın 22-25-də isə Bakı şəhərində hər iki ölkənin müvafiq nazirliklərinin səlahiyyətli nümayəndələrinin iştirakı ilə görüşlər keçirilmişdir. Görüşlərdə “Bakı-Tbilisi-Qars yeni dəmir yolu bağlantısı haqqında” və “Bakı-Tbilisi-Qars yeni dəmir yolu xətti layihəsinin həyata keçirilməsi çərçivəsində Marabda - Türkiyə Respublikası sərhədinə qədər (Kartsaxi) dəmir yolu sahəsinin maliyyələşdirilməsi, layihələndirilməsi, inşası, reabilitasiya-rekonstruksiyası və istismarının prinsip və şərtləri haqqında” hökumətlərarası saziş layihələrinin, həmçinin “Bakı-Tbilisi-Qars dəmir yolu xətti layihəsinin Marabda -Türkiyə Respublikası sərhədinə qədər dəmir yolu sahəsinin maliyyələşdirilməsi şərtləri haqqında kredit müqaviləsi” layihəsinin mətnləri müzakirə edilərək razılaşdırılmışdır.

Həmin dövrdə Azərbaycanın təkidi ilə Ermənistan bu layihədən kənar saxlanılmışdır ki, bu da dərhal bəzi beynəlxalq təşkilatlar və dövlətlərin bu layihənin reallaşmasına mane olmaq üçün hərəkətə keçməsinə şərtləndirmişdir. Ümumiyyətlə, Azərbaycanın iştirak etdiyi və Ermənistandan yan keçən

bütün beynəlxalq nəqliyyat-keçid və transmilli daşıma layihələrin reallaşmasına dünyada və regionda mane olmaq istəyən qüvvələr olub və bu gün də var. Amma Bakı-Tbilisi-Ceyhan neft, Bakı-Tbilisi-Ərzurum qaz kəmərləri kimi transmilli enerji layihələri, əsasən, Rusiyanın müqaviməti ilə üzləşirdisə, Bakı-Tbilisi-Qars dəmir yolu layihəsi erməni diasporunun təzyiqi nəticəsində Birləşmiş Ştatların bəzi dairələrinin də müqaviməti ilə üzləşdi: 2006-cı ildə ABŞ Prezidenti Corc Buş erməni lobbisinin təsiri ilə Qars-Axalkalaki-Bakı dəmir yolu layihəsinin maliyyələşdirilməsinə qadağa qoyan sənəd imzaladı.

Lakin Azərbaycan rəhbərliyinin prinsipliliyi və qətiyyəti bu dəfə də öz nəticəsini verdi və Prezident İlham Əliyevin diplomatik söyləri nəticəsində, 2007-ci ilin fevralında Tbilisidə bu dəmiryolunun tikintisinə dair çərçivə sazişi imzalandı və yolun inşasına başlandı.<sup>124</sup>

Bakı-Tbilisi-Qars dəmir yolu layihəsi, ilk növbədə TRACECA-nın rəqabət qabiliyyətliliyini artırmaq üçün nəqliyyat daşımalarına tətbiq olunan rüsum və tariflərin rəşional səviyyəsinin müəyyən edilməsini və ucuzlaşmasını təmin edəcək. Layihə çərçivəsində 105 km uzunluğunda yeni dəmiryolu (76 km Türkiyə və 29 km Gürcüstan ərazisindən keçməklə) qurulacaq. Bundan əlavə, Gürcüstanda dəmiryolunun 183 km-lik hissəsinin rekonstruksiya edilməsi, qatarların Gürcüstandakı mövcud dəmiryollarından sonra Avropa dəmiryollarında hərəkət edə bilməsi üçün Axalkalakidə keçid məntəqəsinin tikilməsi nəzərdə tutulur.

422 milyon, infrastrukturla birlikdə isə 600 milyon dollar həcmində dəyərləndirilən bu layihə reallaşdırıldıandan sonra yüklərin Türkiyəyə və Avropanın şimalı ilə Aralıq dənizi regionuna, Rusiya və Qazaxıstandan Azərbaycan vasitəsi ilə

---

<sup>124</sup> Bax:AzərTAC-ın informasiya bülleteni, 7 fevtal 2007-ci il.

Gürcüstana daşınmasına imkan yaranacaq. Analitiklərin fikrinə, ilk vaxtlar illik yük buraxılışı 5 milyon ton olacaq bu dəmir yolu, üç ildən sonra 10-15 milyon ton, tam gücü ilə işləməyə başlayanda isə 20 milyon ton yük daşıya biləcək.

Göründüyü kimi, Azərbaycan mühüm geosiyasi, geostrateji və geoiqtisadi əhəmiyyət kəsb edən bu dəmir yolu layihəsinin, demək olar ki, lokomotivi hesab olunur. Onun maliyyə dəstəyi nəticəsində həm Türkiyə sərhədindən Gürcüstana, həm də Gürcüstandan Azərbaycan sərhədinə qədər tikilməsi və modernləşdirilməsi nəzərdə tutulan dəmiryol layihəsi artıq reallaşmağa başlayıb. Yaranan maliyyə problemləri də birbaşa Azərbaycanın köməyi ilə həll olunur. Məsələn, Azərbaycan dəmir yolunun Gürcüstandan keçən hissəsinin tikintisinə 220 milyon ABŞ dolları həcmində kredit ayırıb. İllik 1 faizlə 25 il müddətinə verilən bu krediti Gürcüstan dəmir yolu işə düşəndən sonra özünün tranzit gəlirləri hesabına ödəyəcək.

Bakı-Tbilisi-Qars dəmir yolu xətti üzrə beynəlxalq layihənin həyata keçirilməsi və Bosfor boğazında sualtı dəmir yolu keçidinin inşası TRANSAVROPA və TRANSASIYA dəmir yolu şəbəkələrinin birləşdirilməsini, yük və sərnişinlərin birbaşa olaraq Azərbaycan, Gürcüstan və Türkiyə ərazilərindən keçməklə Avropa və Asiyaya çıxarılmasını təmin etməyi nəzərdə tutur. Bu layihə Azərbaycanın dövlət müstəqilliyi və iqtisadi suverenliyinin möhkəmlənməsinə, xarici iqtisadi əlaqələrinin genişlənməsinə xidmət etməklə yanaşı, həm də region ölkələrinin tranzit potensialının artmasına, Avropaya inteqrasiya proseslərinin sürətlənməsinə, Avropa Qonşuluq Siyasəti çərçivəsində regional geoiqtisadi əməkdaşlığın inkişafına xidmət etməlidir.

Layihənin həyata keçirilməsi iqtisadi səmərəlilik, sürət və vaxt tezliyi, təhlükəsizlik və etibarlılıq baxımından da böyük əhəmiyyətə malikdir. Gələcəkdə Avropa və Asiya ölkələrinə

məxsus yüklərin bu dəmir yolu vasitəsi ilə ən yaxın marşrutla, daha sərfəli qiymətlərlə, qısa zaman çərçivəsində hər iki istiqamətdə daşınması və s. imkanlar transmilli intermodal və konteyner daşımalarının həcmi artıracaqdır. Təbii ki, bütün bu addımlar – istər alternativ nəqliyyat-kommunikasiya, istərsə də enerji dəhlizlərinin açılması yük və enerji daşımalarında monopolist mövqeyindən məhrum ola biləcək Rusiyada narazılıqla qarşılandı. Çünki, “Böyük İpək Yolu”nun bərpasına dair TRACECA layihəsinə görə, Avropa İttifaqından Cənubi Asiyaya aparılan yüklərin böyük hissəsi yeni marşrutla- Cənubi Qafqaz və Mərkəzi Asiya vasitəsilə daşınacaqdır. Bu mənada, Rusiya Avropa-Asiya geoiqtisadi əlaqələrində yeni formalaşan transkontinental nəqliyyat sistemi ilə ciddi rəqabətlə üzləşdiyinə fərqlənəndir.

Azərbaycanın öz transmilli nəqliyyat-dəhliz təhlükəsizliyini təmin etmək istiqamətində qoşulduğu və iştirak etdiyi regional nəqliyyat layihələrindən bir də **Şimal-Cənub** beynəlxalq nəqliyyat-dəhlizi layihəsidir. Bu layihə haqqında razılaşma Rusiya, İran və Hindistan arasında 2000-ci il sentyabrın 12-də Sankt-Peterburq şəhərində bağlanmışdır. Razılaşmanın əsas məqsədi üzv ölkələrin nəqliyyat-dəhliz imkanlarının birləşdirilərək, bəhs olunan istiqamətdə yük daşımalarına əlverişli şəraitin yaradılması, tranzit yüklərin həcmi artırılmasına dəstək verilməsi, nəqliyyat vasitələrinin hərəkətinin təhlükəsizliyinin təmin olunması və razılaşdırılmış ortaq nəqliyyat siyasətinin həyata keçirilməsindən ibarətdir. Razılaşma bəhs olunan ölkələrin bütün nəqliyyat növlərinə: dəmir yolu, dəniz, avtomobil yolları, çay və hava nəqliyyatı ilə daşımaları təmin edən infrastruktura aiddir. Lakin burada Hindistan istisna təşkil edir, çünki layihədə onun yalnız dəniz marşrutları ilə iştirakı nəzərdə tutulur.

Qeyd edək ki, Şimal-Cənub dəhlizinin katibliyi Tehran şəhərində yerləşir. Ötən illər ərzində Belarus Respublikası, Ermənistan, Qazaxıstan, Tacikistan, Qırğızıstan, Oman və Suriya da bu layihəyə qoşulmuşdur. 2001-ci il dekabrın 21-də Azərbaycan Respublikasının bu layihəyə qoşulması üçün verdiyi rəsmi notaya 2005-ci ildə müsbət cavab verilmiş və o, həmin il sentyabrın 20-də "Şimal-Cənub" beynəlxalq nəqliyyat dəhlizi haqqında" sazişə qoşulmuşdur. Dəhlizin Azərbaycan ərazisindən keçən dəmir yolu hissəsinin uzunluğu 511 km.-ə bərabərdir.

Layihədə Rusiyanın Voronej şəhəri ilə İranın Tehran şəhəri və Rusiyanın Xəzər limanları ilə İranın Bəndər-Abbas dəniz limanı arasında dəmir yolu əlaqəsinin iki variantı təklif olunur. Bunlar, Xəzər dənizinin qərb sahili və daha sonra Azərbaycan ərazisi üzərindən- Rusiya ərazisi ilə dəmir yolu, Rusiyanın Xəzər limanları, xüsusən Həştərxan yaxınlığında inşa edilən Olya limanından İranın Bəndər-Abbas, Ənzəli və hazırda genişləndirilən Əmirabad, Nouşəhər limanlarına, oradan isə marşrut üzrə Fars körfəzindən keçməklə Aralıq dənizinə gəmi vasitəsilə nəzərdə tutulur.

Şimal-Cənub dəhlizi ilə daşımaların Azərbaycan ərazisindən keçməsi variantına digər alternativ marşrut da mövcuddur: Mərkəzi Asiya ölkələrindən (Qazaxıstan, Özbəkistan) keçməklə Türkmənistanın Seraxs şəhərinə, daha sonra dəmir yolu ilə İran ərazisinə və oradan da yuxarıdakı marşrut üzrə Avropa ölkələrinə.

Şimal-Cənub dəhlizinin mühüm bir qolunun Azərbaycan ərazisindən keçməsi perspektivdə onun iqtisadiyyatı və transmilli nəqliyyat təhlükəsizliyi üçün mühüm əhəmiyyət daşıyır. Onun ərazisindən keçən dəmir yolu məsafəsinin qısalığı, daşımalara daha az vaxt və sərmayə sərf olunması, ölkənin inkişaf etmiş nəqliyyat infrastrukturuna malik olması və s. bəhs

olunan istiqamətdə onun cəlbediciliyini və tərəfdaşlıq önəmini artırır ki, bu da müvafiq olaraq ölkənin nəqliyyat təhlükəsizliyini gücləndirir. Xüsusən, nəzərə almaq lazımdır ki, bu marşrutla transmilli yüklərin böyük əksəriyyətinin Azərbaycan üzərindən dəmir yolu vasitəsilə daşınması nəzərdə tutulur ki, bu da müvafiq sahənin inkişafına təkan verəcəkdir. Azərbaycanın Şimal-Cənub nəqliyyat dəhlizinə qoşulması, beynəlxalq yük və sərnişin daşımalarında fəal iştirakı həm də müvafiq olaraq, milli gəlirlərin artmasına, yerli nəqliyyat-dəhliz infrastrukturunun inkişafına, ölkə ərazisində yeni iş yerlərinin açılmasına, o cümlədən digər sosial-iqtisadi məsələlərin həllinə də münbit şərait yaradacaqdır.

Azərbaycanın “Şimal-Cənub” nəqliyyat dəhlizinə qoşulması rəsmi Bakının uzaqgörən və müstəqil geosiyasət yürütməsinin göstəricisi hesab olunur. Belə ki, Azərbaycan Şimal-Cənub nəqliyyat dəhlizində iştirak etməklə mühüm geosiyasi və geoiqtisadi dividentlər qazandı. **Əvvəla**, bu layihə ayrıca götürüldükdə Azərbaycan üçün ciddi geoiqtisadi və geosiyasi dividentlər qazandırmış və onu Şimal-Cənub dəmir və avtomobil yolları dəhlizinin mərkəzi ölkəsinə çevirmişdir. **İkincisi**, Azərbaycan layihəyə qoşulmaqla, Rusiya, İran və başqa qonşu ölkələrlə TRACECA proqramı çərçivəsində yaranmış gərginliyi aradan qaldırmağa nail oldu. **Üçüncüsü**, bu nəqliyyat dəhlizindən əldə edəcəyi geosiyasi dividentlərdən, tranzit və gömrük rüsumları gəlirlərindən başqa, Azərbaycanı həm də daha çox perspektivdə Naxçıvan Muxtar Respublikasının blokadadan çıxarılması kimi mühüm geostrateji vəzifənin reallaşdırılması imkanı qazandı. Azərbaycan hazırda İran vasitəsilə Naxçıvanla dəmir yolu əlaqəsi qurmağa ciddi cəhdlə çalışsa da, buna hələ ki, nail ola bilmir.

Beləliklə, göründüyü kimi Azərbaycan özünün əlverişli coğrafi və geoiqtisadi mövqeyindən istifadə edərək, həm Şərq-Qərb, həm də Şimal-Cənub əlaqələrində əsas nəqliyyat-kommunikasiya dəhlizi və birləşdirici körpü rolunda çıxış etməyə başlayır. Faktiki olaraq hər iki nəhəng nəqliyyat dəhlizinə qoşulan Azərbaycan bu sahədə özünün geoiqtisadi müstəqilliyini artırmaqla yanaşı, həm də Avropa və dünya bazarlarına alternativ nəqliyyat marşrutları ilə çıxmaq imkanı əldə etdi, regiondakı müxtəlif tranzit yük axınlarını əlaqələndirmək üçün qovşaq rolunu öz üzərinə götürdü.

Azərbaycan Respublikasının tranzit potensialından istifadə edilməsi bu gün də onun davamlı inkişaf strategiyasının ayrılmaz tərkib hissəsidir. Hazırda ölkənin tranzit və xarici iqtisadi əlaqələri bir neçə geosiyasi ox üzrə həyata keçirilir. Bunlardan:

**birincisi** və ən mühümü, Gürcüstan, Türkiyə vasitəsi ilə hava, quru, dəmiryolu, dəniz nəqliyyatı, eyni zamanda kəmərlər vasitəsi ilə Aralıq dənizinə və Avropaya,

**ikincisi**, Rusiya vasitəsi ilə dolayı yolla Qərbə və Uzaq Şərqə ( bu çox uzun və iqtisadi cəhətdən səmərəsiz yoldur - Ə.H.),

**üçüncüsü**, İran və Fars körfəzi vasitəsi ilə Yaxın Şərq və Cənubi Asiya ölkələrinə,

**dördüncüsü**, Türkmənistan, Qazaxıstan, Özbəkistan vasitəsi ilə Çin, Yaponiyaya və Cənub-Şərqi Asiyanın digər ölkələrinə, eyni zamanda bütün marşrutlar üzrə əks istiqamətdir.

Bəhs olunan istiqamətlərdən hələ ki, tam gücü ilə işləyən Şərq-Qərb istiqamətli- TRANSQAFQAZ dəhlizdir. Bu istiqamətdə Gürcüstan vasitəsi ilə Azərbaycan həm özünün neft-qaz ehtiyatlarını Bakı-Tbilisi-Ceyhan, Bakı-Supsa neft və Bakı-

Tbilisi-Ərzurum qaz kəmərləri Türkiyəyə, oradan da Qərbə yönəlmiş, hava, quru, dəmiryolu və dəniz-su yolu ilə qərbə gedən neft və digər tranzit yüklərinin keçidini və daşınmasını təşkil etmişdir.

Bununla yanaşı, hazırda Azərbaycan həm də Rusiya marşrutu ilə Rusiyanın özünə və bir çox Şərqi Avropa ölkələrinə, İran vasitəsi ilə Orta və Yaxın Şərq ölkələrinə, o cümlədən əks istiqamətə müxtəlif yüklərin, nəqliyyat vasitələri, o cümlədən Bakı-Novorossiysk kəməri vasitəsilə neft məhsullarının göndərilməsini həll etmişdir.

Məlum olduğu kimi, həm ölkədaxili, həm də ölkələrarası nəqliyyat yolları və dəhlizlərini, birləşdirici kommunikasiya xətlərini bəzən həyat arteriyası adlandırırlar. Çünki bunlar olmadan, zəngin təbii resurslara malik dövlətlər belə öz iqtisadiyyatının dirçəlişi və inkişafını təmin edə, dünya ölkələri ilə sərbəst iqtisadi-ticarət əlaqələri qura bilməz. Odur ki, tranzit nəqliyyat və yükdaşıma sistemini beynəlxalq standartlara uyğun qurmaq, onların fasiləsiz fəaliyyətini təmin etmək, xarici ticarətə təsir imkanlarını əldə saxlamaq dünyanın əsas geoiqtisadi tələblərdən sayılır. Təsadüfi deyil ki, müxtəlif geosiyasi güc mərkəzləri arasında gedən beynəlxalq rəqabət yalnız təbii ehtiyatlar deyil, həm də bu ehtiyatları dünya bazarlarına çıxaraacaq dəhlizlər, yollar, vasitələr - nəqliyyat və kommunikasiyalar uğrunda aparılır.

Azərbaycan Respublikası hökuməti ölkə ərazilərinin tranzit əhəmiyyətini nəzərə alaraq, son illərdə həm beynəlxalq yardımların (TASİS, TRACECA və b. proqramlar çərçivəsində Avropa İttifaqının, Dünya Bankının, İslam İnkişaf Bankının və s.), həm də özünün maliyyə potensialı hesabına bütün tranzit istiqamətləri üzrə ölkədaxili magistral avtomobil və dəmir yollarının, dəniz limanlarının, yük terminallarının, digər daşıyıcı

infrastrukturların yaradılmasını və yenidən qurulmasını təmin edə bilmişdir.

Azərbaycanın daxili və beynəlxalq nəqliyyat əlaqələndirilməsi siyasətinin müasir vəzifələri sırasına həm də:

- nəqliyyat sektorunda səmərəliliyin və rəqabət qabiliyyətinin artırılması istiqamətində islahatların aparılması;
- nəqliyyat sektorunda dövlət idarəetmə sisteminin təkmilləşdirilməsi;
- nəqliyyat xidmətləri bazarında sağlam rəqabət mühitinin yaradılması, tarif sisteminin təkmilləşdirilməsi;
- ölkənin sərhəd-keçid məntəqələri yaxınlığında yerləşən nəqliyyat infrastrukturalarının müasir tələblərə uyğun yeniləşdirilməsinə dair layihələrin həyata keçirilməsi;
- nəqliyyat infrastrukturunun və nəqliyyat vasitələri parkının müasir tələblərə uyğun yeniləşdirilməsi;
- Bakı və ölkənin digər şəhərlərində nəqliyyat infrastrukturunun müasir tələblərə uyğun qurulması;
- Bakı şəhərində nəqliyyatın hərəkətinin tənzimlənməsi üçün yolların buraxıcılıq qabiliyyətinin artırılmasını təmin edən proqramların işlənib hazırlanması;
- ölkə əhalisinin nəqliyyat xidmətlərinə olan tələbatının tam təmin edilməsi;
- ölkənin tranzit potensialından daha səmərəli istifadə edilməsi məqsədi ilə kompleks tədbirlərin davam etdirilməsi nəzərdə tutulur.<sup>125</sup>

Azərbaycanın əlverişli coğrafi məkanda yerləşməsi **avtomobil yolları şəbəkəsinin** beynəlxalq standartlara uyğun inkişafını və bu sahədə müvafiq tədbirlərin həyata keçirilməsini

---

<sup>125</sup> Azərbaycan Respublikasının nəqliyyat sektorunun inkişafı strategiyası  
<http://www.mot.gov.az/index.php?mod=inside&lang=az&menu=138>

zəruri edir. Hazırda Azərbaycan Respublikasında istifadədə olan avtomobil yollarının ümumi uzunluğu cəmi 25.021 kilometrdir. Bunlardan 4.577 kilometri respublika əhəmiyyətli, qalanı isə yerli əhəmiyyətli yollardır. Ümumi istifadədə olan avtomobil yollarının 1.473 kilometri Naxçıvan Muxtar Respublikasının ərazisindədir. Bunların 274 kilometri respublika əhəmiyyətli, 1.199 kilometri isə yerli əhəmiyyətli yollardan ibarətdir.

Beynəlxalq tələblərə cavab verən müasir avtomobil yolları şəbəkəsinin formalaşdırılması, magistral yolların beynəlxalq yollar şəbəkəsi ilə uzlaşdırılması, ümumi istifadədə olan avtomobil yollarında nəqliyyatın hərəkətinin beynəlxalq təcrübəyə uyğun tənzimlənməsi və bu sahədə müasir avtomatlaşdırılmış sistemlərdən istifadə edilməsi- hazırda Azərbaycanın həyata keçirdiyi nəqliyyat təhlükəsizliyi siyasətinin başlıca istiqamətlərindən biri hesab olunur.

Bu gün ölkədə *nəqliyyat xidmətləri bazarı* formalaşmış, dövlət mülkiyyətində olan avtomobil nəqliyyatı müəssisələri özəlləşdirilmiş və nəqliyyat sahəsində dövlət idarəetməsi bazar iqtisadiyyatı münasibətlərinə uyğun olaraq qurulmuşdur. Ölkənin avtomobil yolları şəbəkəsi bir çox ölkələrə, iri limanlara, nəqliyyat qovşaqlarına və terminallarına çıxışı olan Avropa və Asiya subregional avtomobil yolları şəbəkəsinə inteqrasiya olunub. Azərbaycanın qeyd edilən magistral avtomobil yollarının uzunluğu 2,1 min kilometr təşkil edir.

Tranzit daşımaları, əsasən Avropa, MDB, Mərkəzi Asiya, Yaxın Şərq ölkələri arasında Bakı-Ələt-Qazax-Gürcüstan ilə dövlət sərhədi, Ələt-Astara, Biləsuvar-İran, Culfa-Culfa (İran İslam Respublikası), Bakı-Quba-Rusiya ilə dövlət sərhədi, Naxçıvan-Sədərək-Türkiyə ilə dövlət sərhədi, Yevlax-Zaqatala-Gürcüstan ilə dövlət sərhədi, Bakı-Aktau, Bakı-Türkmənbaşı marşrutları üzrə həyata keçirilir.

**İstifadə edilmiş mənbə, ədəbiyyat  
və informasiya resursları**

**Mənbələr**

**Azərbaycan dilində**

1. Azərbaycan Respublikası Dövlət Tarix Arxivinin (ARDTA) materialları: f.202, siy.1, iş 25; f. 202, siy. 1, iş 71; f. 970, siy. 1, iş 1; f. 277, siy. 2, bağ. 1, iş 9;
2. Azərbaycan Respublikasının Konstitusiyası. Rəsmi nəşr. Bakı, 2009
3. Azərbaycan tarixi sənədlər və nəşrlər üzrə. Akademik Z. M. Bünyadovun redaktəsi ilə. Bakı, “Elm”, 1990, 179 s.
4. Əliyev H.Ə. Müstəqilliyimiz əbədidir: çıxışlar, nitqlər, bəyanatlar, məktublar, müsahibələr. I-XXXXVI kitablar. Bakı: Azərnəşr, 1997-2015-ci illər.
5. Əliyev İ.H. İnkişaf – məqsədimizdir. I-XXVI kitablar. Bakı: Azərnəşr, 2008-2016-cı illər.
6. Müstəqil Azərbaycan: 20 il. Azərbaycan Respublikası Dövlət Statistika Komitəsinin nəşri. Bakı, 2011.
7. Yeni tərəqqi illəri: 2003-2011. Azərbaycan Respublikası Dövlət Statistika Komitəsinin nəşri. Bakı, 2011.

**Türk dilində**

1. Atatürk'ün Tanım, Telqraf ve Beyannameleri. IV. Ankara, 1964, 162 s.

## **Ədəbiyyat** **Azərbaycan dilində**

1. Baykara H. Azərbaycan istiqlal mübarizəsi tarixi. Bakı, “Azərənşr”, 1992, 262 s.
2. Böyük İqtisadi Ensiklopediya /İdeya müəllifi və baş redaktoru Z.Ə. Səmədzadə/. 7 cildə, Bakı, 2012-2015-ci illər.
3. Cəfərov N. Azərbaycanşünaslığın əsasları. Bakı, “Pedaqogika”, 2005, 256 s.
4. Əfəndiyev O. Azərbaycan Səfəvilər dövləti. Bakı, “Azərənşr”, 1993, 299 s.
5. Əhmədov E. Azərbaycanın xarici siyasəti: beynəlxalq təhlükəsizlik və əməkdaşlıq institutları ilə münasibətlər. Bakı, “Letterpress”, 2013, 452 s.
6. Əhmədov E. Ermənistanın Azərbaycana təcavüzü: təhlili xronika (1987-2011). Bakı, “Letterpress”, 2012, 912 s.
7. Əhmədov E. Ermənistanın Azərbaycana təcavüzü və beynəlxalq təşkilatlar. Bakı, “Tuna”, 1998, 137 s.
8. Əhmədov E. Böyük dövlətlərin Qarabağ münaqişəsinə dair siyasəti. Siyasi elmlər üzrə fəlsəfə doktoru dissertasiyasının avtoreferatı. Bakı, 2001, 32 s.
9. Əhmədov E. Azərbaycan Respublikasının Avroatlantik təhlükəsizlik və əməkdaşlıq institutları ilə münasibətləri. Siyasi elmlər doktoru dissertasiyasının avtoreferatı. Bakı, 2015, 68 s.
10. Əhmədov M. Azərbaycan: yeni neft erası və beynəlxalq siyasət. Bakı, “Elm”, 1997, 124 s.
11. Əzimli A. Azərbaycan - NATO münasibətləri (1992-2000). Bakı, “Adiloğlu”, 2001, 226 s.
12. Fərzəlibəyli Ş.F. Azərbaycan və Osmanlı imperiyası (XV-XVI əsrlər). Bakı, “Azərənşr”, 1999, 200 s.

13. Fətəliyev M., Qasımlı M. Avropa və Amerika ölkələrinin müasir tarixi. II hissə. Bakı, “Adiloğlu”, 2008, 338 s.
14. Həsənov C.P. SSRİ-Türkiyə: soyuq müharibənin sınaq meydanı. Bakı, “Adiloğlu”, 2005, 544 s.
15. Həsənov Ə. M. Azərbaycan və ATƏT: Ermənistan-Azərbaycan münaqişəsi və Dağlıq Qarabağ problemi ümum-avropa təhlükəsizliyi fonunda. Bakı, “İşıq”, 1997, 82 s.
16. Həsənov Ə. M. Azərbaycan-ABŞ: anlaşılmaz münasibətlərdən strateji tərəfdaşlığa doğru. Bakı, “Azərbaycan Universiteti”, 1997, 107s.
17. Həsənov Ə. M. Azərbaycanın xarici siyasəti: Avropa dövlətləri və ABŞ (1991-1996-cı illər). Bakı, “Azərənər”, 1998, 331s.
18. Həsənov Ə. M. Azərbaycanın ABŞ və Avropa dövlətləri ilə münasibətləri. (1991-1996). Bakı, “Elm”, 2000, 391s.
19. Həsənov Ə. M. Müasir beynəlxalq münasibətlər və Azərbaycanın xarici siyasəti. Dərslik. Bakı, “Azərbaycan”, 2005, 752 s.
20. Həsənov Ə. M., Vəliyev A. Azərbaycanın və xarici ölkələrin siyasi sistemləri. Dərs vəsaiti. Bakı, “Azərbaycan”, 2007, 248 s.
21. Həsənov Ə. M. Geosiyasət. Dərslik. Bakı, “Aypara-3”, 2010, 604 s.
22. Həsənov Ə. M. Azərbaycanın milli inkişaf və təhlükəsizlik siyasəti. Bakı, “Letterpress”, 2011, 440 s.
23. Həsənov Ə. M., Niyazov X. Avrasiya zirvələri: Azərbaycandan baxış. İstanbul, “Marmara”, 2012, 248 s.
24. Həsənov Ə. M., Vəliyev A. Dünya ölkələrinin müasir siyasi sistemləri. Bakı, “Zərdabi LTD”, 2013, 776 s.

25. Həsənov Ə. M. Azərbaycan Respublikasının xarici siyasətinin əsas vəzifələri, prinsip və istiqamətləri (1991-1997-ci illər) //Tarix və onun problemləri. Bakı, 1998 № 2.s.49-69.
26. Həsənov Ə.M. H. Əliyev və Azərbaycan Respublikasının xarici siyasət fəaliyyətinin qurulması //Bakı Universitetinin xəbərləri, sosial-siyasi elmlər seriyası. Bakı, 1998, № 1. s.29-39.
27. Həsənov Ə.M. Azərbaycan beynəlxalq münasibətlər sistemində //Qafqaz Universiteti jurnalı, № 11, Bakı, 2003-cü il, s.47-61.
28. Həsənov Ə.M. Müasir Azərbaycanın daxili və xarici siyasəti // “Bioqrafi analiz” jurnalı. İstanbul, fevral 2004.s.10-14.(türk dilində).
29. Həsənov Ə.M. Neft strategiyası və Azərbaycanın xarici siyasət fəaliyyəti //Əsrin müqaviləsi – 10. Azərbaycan böyük inkişaf yollarında. Bakı, 2004,s.11-16.
30. Həsənov Ə.M. Dünya ölkələrinin enerji siyasəti və Azərbaycanın yeni neft strategiyası //Azərbaycanda milli siyasət və strateji inkişaf XXI əsrin astanasında. Bakı, 2005.s. 3-16.
31. Həsənov Ə.M. Heydər Əliyev və Azərbaycanın milli təhlükəsizlik siyasəti (Regional təhlükəsizlik) //Heydər Əliyev irsi və Azərbaycanın davamlı inkişaf strategiyası. Bakı, 2006. s.59-76.
32. Həsənov Ə.M. Heydər Əliyev Azərbaycanın xarici siyasət strategiyasının yaradıcısıdır //Heydər Əliyev yolu: Azərbaycan inkişafın yeni mərhələsində. Bakı, 2007. s.351-377.

33. Həsənov Ə.M. Heydər Əliyevin dövlət quruculuğu təlimi //Heydər Əliyev və Azərbaycan. Bakı, 2008. s.391-401.
34. Həsənov Ə.M. Heydər Əliyevin xarici siyasətində nəqliyyat-kommunikasiya və enerji dəhlizləri məsələsi //Heydər Əliyev ideyaları XXI əsrdə. Azərbaycanın inkişaf yolu. Bakı, 2009, s. 326-342.
35. Həsənov Ə.M. Heydər Əliyev və Azərbaycanın milli təhlükəsizlik siyasəti: əsas məqsədi, vəzifələri və icra mexanizmləri //Heydər Əliyev və inkişafın Azərbaycan modeli. Bakı, 2010. s. 32-48.
36. Həsənov Ə.M. Azərbaycanın müasir geosiyasi inkişafı: mövcud vəziyyət və perspektivlər //“Geostrategiya” aylıq ictimai-siyasi, elmi populyar jurnal №1, Bakı, mart 2011, s.10-20.
37. Həsənov Ə.M. Heydər Əliyevin geosiyasi təlimi: XXI əsrdə Azərbaycanın əsas geosiyasi vəzifələri və perspektivləri // “Geostrategiya” aylıq ictimai-siyasi, elmi populyar jurnal, №2, aprel 2011.s. 3-18.
38. Həsənov Ə.M. Azərbaycanın alternativ neft-qaz ixracı siyasəti və onun geosiyasi nəticələri // “Geostrategiya” aylıq ictimai-siyasi, elmi populyar jurnal, №3, may 2011. s.17-29.
39. Həsənov Ə.M. Xəzər hövzəsinin enerji resursları və onun bölgə ölkələrinin geosiyasi vəziyyətinə təsiri //“Geostrategiya” aylıq ictimai-siyasi, elmi populyar jurnal, №4, iyun 2011.s. 28-34.
40. Həsənov Ə.M. Xəzərin hüquqi statusu məsələsi və Azərbaycanın geoiqtisadi maraqları //“Fəlsəfə və sosial-siyasi elmlər” jurnalı, №1, 2011.s.s. 77-110.

41. Həsənov Ə.M. Azərbaycanın milli inkişaf və təhlükəsizlik siyasətinə konseptual yanaşma //“Geostrategiya” aylıq ictimai-siyasi, elmi populyar jurnal, №5, 2011.s. 3-7.
42. Həsənov Ə.M. Heydər Əliyev və Azərbaycanın milli inkişaf siyasəti: xarakteristikası, əsas vəzifələri və tələbləri //“Azərbaycan” qəzeti, № 275,13 dekabr 2011. s.2-3.
43. Həsənov Ə.M. Heydər Əliyev və Azərbaycanın müasir geosiyasi inkişafı // Heydər Əliyev və Azərbaycanın müasirləşmə strategiyası. Bakı, 2011.s. 31-43.
44. Həsənov Ə.M. Xəzər hövzəsinin karbohidrogen resursları və Avropanın enerji təhlükəsizliyi //“Ekovitrin” aylıq iqtisadiyyat jurnalı, Türkiyə, İstanbul, № 148, aprel 2012. s. 66-71.(türk dilində).
45. Həsənov Ə.M. Xəzər-Qara dəniz hövzəsi ölkələrinin enerji ixracı siyasəti və Azərbaycanın neft strategiyası // “Kobi Efor” aylıq sənaye və iqtisadiyyat jurnalı, Türkiyə, İstanbul, № 151, aprel 2012. s. 62-65. (türk dilində).
46. Həsənov Ə.M. Xəzər-Qara dəniz hövzəsi və Cənubi Qafqazın regional təhlükəsizlik mühiti və Azərbaycanın hərbi-geostrateji problemləri //“Ekovitrin” aylıq iqtisadiyyat jurnalı, Türkiyə, İstanbul, № 149, may 2012. s. 60-64 .(türk dilində).
47. Həsənov Ə.M. Heydər Əliyev və Azərbaycanın 20 illik milli inkişaf strategiyası: xarakteristikası, əsas vəzifələri və tələbləri // Azərbaycan 2020: inkişafın yeni hədəfləri. Bakı, SBS, 2012. s.51-65.
48. Həsənov Ə.M. İranın Xəzər-Qara dəniz hövzəsi və Cənubi Qafqazın regional təhlükəsizliyinə yanaşması və Azərbaycanın hərbi-geostrateji maraqları //“Geostrategiya” aylıq ictimai-siyasi, elmi populyar jurnal, №2 (8) mart-aprel 2012.s. 6-14.

49. Həsənov Ə.M. Türkiyə və Azərbaycanın Cənubi Qafqazdakı regional təhlükəsizlik maraqları //“Ekovitrin” aylıq iqtisadiyyat jurnalı, Türkiyə, İstanbul, № 150, iyun 2012. s.192-195. (türk dilində).
50. Həsənov Ə.M. Türkiyənin Cənubi Qafqazın regional təhlükəsizliyinə yanaşması və Azərbaycanın təhlükəsizlik maraqları //“Ekovitrin” aylıq iqtisadiyyat jurnalı, Türkiyə, İstanbul, № 151, iyul 2012. s.132-135. (türk dilində).
51. Həsənov Ə.M. Cənubi Qafqazın regional təhlükəsizliyinə Türkiyənin yeni yanaşması və bunun Azərbaycanın geostrateji mövqeyinə təsiri //“Ekovitrin” aylıq iqtisadiyyat jurnalı, Türkiyə, İstanbul, № 152, avqust 2012. s.134-138. (türk dilində).
52. Həsənov Ə.M. Cənubi Qafqazın regional təhlükəsizlik sistemi və Ermənistan: qonşu ölkələrə qarşı ərazi iddiasının bu dövlətə vəd etdiyi geosiyasi perspektivlər //“Geostrategiya” jurnalı, №3 (9) may-iyun 2012.s. 6-12.
53. Həsənov Ə.M. Transmilli dünya gücləri və bölgə dövlətlətinin Xəzər hövzəsindəki geoiqtisadi siyasəti, maraqları və fəaliyyətinin xarakteristikası //“Geostrategiya” aylıq ictimai-siyasi, elmi populyar jurnal, №4 (10) iyul-avqust 2012.s. 8-13.
54. Həsənov Ə.M. Kollektiv Təhlükəsizlik Müqaviləsi təşkilatı və Azərbaycanın hərbi-geostrateji maraqları //“Ekovitrin” aylıq iqtisadiyyat jurnalı, Türkiyə, İstanbul, № 153/10, sentyabr 2012. c.88-95. (türk dilində).
55. Həsənov Ə.M. Çoxqütblü dünya güclərinin və bölgə ölkələrinin Xəzər hövzəsindəki geoiqtisadi maraqları, siyasətləri və fəaliyyətlərinin xarakteristikası //“Ekovitrin” aylıq iqtisadiyyat jurnalı, Türkiyə, İstanbul, № 155, noyabr 2012/11. s.26-31.(türk dilində).

56. Həsənov Ə.M. “EKO” Zirvəsinin ardından. EKO-nun fəaliyyəti və Azərbaycan //“Ekovitrin” aylıq iqtisadiyyat jurnalı, Türkiyə, İstanbul, № 156/12, dekabr 2012. s.42-47. (türk dilində).
57. Həsənov Ə.M. Xəzər hövzəsi və Cənubi Qafqazın enerji resursları və Avropanın enerji təhlükəsizliyində iştirakı // Dövlət idarəçiliyi: nəzəriyyə və təcrübə jurnalı, N4(40), 2012, s.125-134.
58. Həsənov Ə.M. Xəzər-Qara dəniz hövzəsi və Cənubi Qafqazın regional təhlükəsizlik mühiti: hərbi qruplaşma reallıqları və proqnozları, geostrateji güclərin təsnifatı// “Dövlət idarəçiliyi: nəzəriyyə və təcrübə” jurnalı. №1 (41), Bakı 2013. s. 94-99.
59. Həsənov Ə.M. Türkiyənin Xəzər-Qara dəniz hövzəsi və Cənubi Qafqazın regional təhlükəsizliyinə yanaşması və Azərbaycanın geostrateji maraqları //“Dövlət idarəçiliyi: nəzəriyyə və təcrübə” jurnalı. №3 (43), Bakı 2013. s. 129-137.
60. Həsənov Ə.M. Azərbaycanın enerji təminatı və təhlükəsizliyi siyasəti// “Geostrategiya” aylıq ictimai-siyasi, elmi populyar jurnal, №6 (18) noyabr-dekabr 2013.s. 3-11.
61. Həsənov Ə.M. Azərbaycanın enerji təhlükəsizliyi siyasətinin başlıca istiqamətləri//“Dövlət idarəçiliyi: nəzəriyyə və təcrübə” jurnalı. №4 (44), Bakı 2013. s. 127-135.
62. Həsənov Ə.M. Azərbaycan Respublikasında informasiya fəaliyyəti və təhlükəsizliyi siyasəti// “Geostrategiya” aylıq ictimai-siyasi, elmi populyar jurnal, №1 (19) yanvar-fevral 2014.s. 3-15.
63. Həsənov Ə.M. Azərbaycan Respublikasının ekoloji təhlükəsizlik siyasəti// “Geostrategiya” aylıq ictimai-siyasi, elmi populyar jurnal, №2 (20) mart-aprel 2014.s. 3-10.

64. Həsənov Ə.M. Azərbaycanın müasir geosiyasi inkişaf xarakteristikası və perspektivləri //“Geostrategiya” aylıq ictimai-siyasi, elmi populyar jurnal №4(22), Bakı, iyul-avqust 2014, s.3-16.
65. Həsənov Ə.M. Azərbaycanın milli dövlət quruculuğu və geosiyasi inkişaf xarakteristikası: keçilmiş yol, mövcud imkanlar və perspektivlər//“Dövlət idarəçiliyi: nəzəriyyə və təcrübə” jurnalı. №3 (47), Bakı 2014. s. 79- 97.
66. Həsənov Ə.M. Azərbaycanın geosiyasəti. Dərslik. Bakı, “Zərdabi LTD” MMC, 2015, 1055 s.
67. Həsənov Ə.M. Azərbaycan Respublikasının milli inkişaf və təhlükəsizlik siyasətinin əsasları. Bakı, “Zərdabi LTD”, 2016, 700 s.
68. Həsənov Ə.M. Azərbaycanlılara qarşı etnik təmizləmə və soyqırımı siyasətinin mərhələləri. Bakı, “Zərdabi LTD”, 2016, 80 s.
69. Həsənov Ə.M. "2014-cü ilin yekunları qarşından gələn 2015-ci ilə nikbinliklə baxmağa tam əsas yaradır" № 06 (24) s. 3-9.
70. Həsənov Ə.M. Azərbaycanın müasir geosiyasi fəaliyyətinin bəzi məsələləri № 05 (29) səh 3-7.
71. Həsənov Ə.M. Xocalı soyqırımının səbəbləri, nəticələri və beynəlxalq aləmdə tanınması. "Dövlət İdarəçiliyi": nəzəriyyə və təcrübə. Elmi-nəzəri və praktiki jurnal. 2015, № 1 (49), səh.79-90.
72. Həsənov Ə.M. Ermənistanın Azərbaycana təcavüzü, saxta “erməni soyqırımı” və Qərbin “ikili standartlar” siyasəti. "Dövlət İdarəçiliyi": nəzəriyyə və təcrübə. Elmi-nəzəri və praktiki jurnal. 2015, № 2 (50), səh. 109-116.

73. Həsənov Ə.M. Xəzər-Qara dəniz hövzəsi və Cənubi Qafqazın regional təhlükəsizlik mühiti:hərbi bloklaşma reallıqları və proqnozları, geostrateji güclərin təsnifatı. "Dövlət İdarəçiliyi": nəzəriyyə və təcrübə. Elmi-nəzəri və praktiki jurnal. 2015, № 3 (51), səh. 77-84.
74. Həşimov D. Siyasi təhlükəsizlik milli təhlükəsizliyin tərkib hissəsi kimi (Azərbaycan Respublikasının materialları əsasında). Siyasi elmlər üzrə fəlsəfə doktoru elmi dərəcəsi almaq üçün təqdim edilmiş dissertasiyanın avtoreferatı, Bakı, 2010, 21 s.
75. Hüseynova H. Azərbaycan Avropa inteqrasiya prosesləri sistemində (1991-1997-ci illər). Bakı, 1998, 138 s.
76. Xəlilov S. Heydər Əliyevin dövlət quruculuğu fəlsəfəsi // Heydər Əliyev və Azərbaycan. Bakı, 2008.Xəlilov Səlahəddin. Lider. Dövlət. Cəmiyyət. Bakı, "Azərbaycan Universiteti", 2001, 358 s.
77. İsmayılov F. Qarabağ konflikti ABŞ-ın qlobal siyasəti kontekstində. Bakı, Azərbaycan Milli Ensiklopediyası NPB, 2001, 150 s.
78. Qasimov M. Birinci Dünya müharibəsi illərində böyük dövlətlərin Azərbaycan siyasəti (1914-1918-ci illər). 3 hissədə. III hissə (sənədlər, materiallar, xəritələr, şəkillər). Bakı, "Adiloğlu", 2004, 532 s.
79. Qasımlı M. Azərbaycan-Türkiyə diplomatik-siyasi münasibətləri (aprel 1920-ci il-dekabr 1922-ci il). Bakı, "Mütərcim", 1998, 7,5 ç.v.
80. Qəndilov S. Dövlətçilik təfəkkürü, idarəçilik məharəti. Dərs vəsaiti. Bakı, "Azərbaycan", 2009, 432 s.
81. Qəndilov S. Müstəqillik illərinin düşüncələri. Bakı, "Naksiana", 2006, 501 s.

82. Mahmudov Y. Azərbaycan diplomatiyası. Ağqoyunlu və Səfəvi dövlətlərinin Avropa ölkələri ilə əlaqələri (XV-XVII yüzilliklər). Bakı, “Təhsil”, 2006, 416 s.
83. Mahmudov Y.M., Şükürov K.K. Azərbaycan: beynəlxalq münasibətlər və diplomatiya tarixi (dövlətlərarası müqavilələr və digər xarici siyasət aktları). 4 cilddə. I cild. Bakı, 2009, 512 s.
84. Mehdiyev R.Ə. XXI əsrdə milli dövlətçilik. Bakı, “XXI əsr – YNE”, 2003, 248 s.
85. Mehdiyev R.Ə. Azərbaycan 2003-2008: zaman haqqında düşüncələr. Bakı, “Şərq-Qərb”, 2009, 240 s.
86. Mehdiyev R.Ə. Azərbaycan: tarixi irs və müstəqillik fəlsəfəsi. Bakı, Azərbaycan Milli Ensiklopediyası NPB, 2001, 273 s.
87. Mehdiyev R.Ə. Azərbaycanın inkişaf dialektikası. Bakı, 2000, 286 s.
88. Mehdiyev R.Ə. Azərbaycanlılara qarşı soyqırım gerçəklikləri. Bakı, 2000, 204 s.
89. Mehdiyev R.Ə. Gələcəyin strategiyasını müəyyənləşdirərkən: modernləşmə xətti. Bakı, “Şərq-Qərb”, 2008, 215 s.
90. Mehdiyev R.Ə. Milli məfkurə, dövlətçilik, müstəqillik yolu ilə: məqalələr, çıxışlar, müsahibələr. 2 cilddə. I cild. Bakı, “XXI əsr – YNE”, 2006, 624 s.
91. Mehdiyev R.Ə. Milli məfkurə, dövlətçilik, müstəqillik yolu ilə: məqalələr, çıxışlar, müsahibələr. 2 cilddə. II cild. Bakı, “XXI əsr - YNE”, 2006, 672 s.
92. Mehdiyev R. Yeni siyasət: inkişafa doğru. 2 cilddə. I cild. Bakı, “Oskar” NPM, 2008, 581 s.
93. Mehdiyev R.Ə. Yeni siyasət: inkişafa doğru. 2 cilddə. II cild. Bakı, “Oskar” NPM, 2008, 343 s.

94. Mehdiyev R.Ə. Azərbaycan: qloballaşma dövrünün tələbləri. Bakı, “XXI əsr – YNE”, 2005, 463 s.
95. Mehdiyev R.Ə. Demokratiya yolunda: irs haqqında düşüncələr. Bakı, “Şərq-Qərb”, 2008, 791 s.
96. Mehdiyev R.Ə. Vətəndaş cəmiyyətinə yol açan ideyalar. Bakı, “Polygraphic Production”, 2006, 583 s.
97. Məmmədov H. Dünya siyasəti və beynəlxalq münasibətlər. Dərslik. Bakı, “Çinar- Çap”, 2010, 564 s.
98. Muradov Ə.C. ÜTT-yə üzv olma: Azərbaycan və ÜTT: xidmətlər. Bakı, 2006, 36 s.
99. Nəsirov E. Azərbaycan-ABŞ münasibətləri (1991-1999-cü illər) Bakı, Qanun, 1998, 136 s.
100. Nəsirov E. Azərbaycan nefti və beynəlxalq müqavilələr (1991-1999-cü illər) Bakı, “Respublika Xatirə Kitab Evi”, 1999, 104 s.
101. Nəsirov E. ABŞ və dünya 11 sentyabrdan sonra. Bakı, Qanun, 2003, 262 s.
102. Nəsirov E. ABŞ-in antiterror doktrinası və onun tətbiqi mexanizmləri. Bakı, “Elm və təhsil”, 2008, 312 s.
103. Nəsirov E. ABŞ və Türkiyənin Qafqaz geosiyasi regionunda strateji maraqları və Azərbaycan Respublikası. Bakı, “Çıraq”, 2006, 312 s.
104. Papava V. “Qafqaz tandemi”nin yaradılması və inkişafı // “Azerbaijan Focus” jurnalı, 2009-cu il, №1.
105. Paşayev H. M. Bir səfirin manifesti. Bakı, “Şərq-Qərb”, 2007, 248 s. Petersen A. Azərbaycanın Avroatlantik baxışları // “Azerbaijan Focus” jurnalı, 2010-cu il, №2.
106. Pirişev A. Siyasi strategiya və milli təhlükəsizlik. Bakı, “Bakı Universiteti”, 2005, 545 s.
107. Raar A., Riider S. Azərbaycanın Qara dəniz – Xəzər hövzəsi regionunda geosiyasi rolu // “Azerbaijan Focus” jurnalı, 2009-cu il, №1.

108. Rayner Fraytaq-Virminqhaus. Azərbaycanın xarici və təhlükəsizlik siyasəti//“Azerbaijan Focus” jurnalı, 2009-cu il, №1.
109. Səmədzadə Z.Ə. Azərbaycan iqtisadiyyatında keçid dövrünün başa çatması: təhlil və nəticələr. Milli inkişaf modelinin formalaşması problemləri, Bakı, 2010, 982 s.
110. Səmədzadə Z.Ə. Çin qlobal dünya iqtisadiyyatında. Bakı, 2009, 608 s.
111. Böyük İqtisadi Ensiklopediya /İdeya müəllifi və baş redaktoru Z.Ə. Səmədzadə/. 7 cildə, Bakı, 2012-2015-ci illər.
112. Vəliyeva S. M. Azərbaycançılıq milli ideologiya və ədəbi-estetik təlim kimi. Məsələnin qoyuluşuna dair. Bakı, “Azərbaycan Universiteti”, 2002, 140 s.
113. Vəliyeva S.M. Milli dövlətçilik hərəkatının yüksəlişi və Xalq Cümhuriyyəti dövründə azərbaycançılıq ideyası. Bakı, “Azərbaycan”, 2003, 128 s.
114. Virminqhaus R.F. Azərbaycanın xarici və təhlükəsizlik siyasəti// “Azerbaijan Focus” jurnalı, 2009-cu il, №1

### **Türk dilində**

115. Ahmedov E.İ. Azərbaycan'ın NATO ilə İşbirliyinin Gelişmesinde Haydar Aliyev'in Rolu. // Sosial Bilimler Araştırma Dergisi. Yıl:IX, Sayı:22, Eylül-2013, Diyarbakır, s.111-121.
116. Ahmedov E.İ. Avrupa-Atlantik kurumlara entegrasyon çerçevesinde Azerbaycan Cumhuriyyeti ve Avrupa Birliği ilişkileri. // Siyaset, ekonomi ve toplum üzerine. 3.Uluslararası Mavi Karadeniz Kongresi: Uyuşmazlık çözümü, işbirliği ve demokratikleşme. 15-17 Ekim 2012. Sakarya Üniversitesi/ Adapazarı, s.223-231.

117. Bülent Gökay. Bolşevizm ile emperyalizm arasında Türkiye (1918-1923). İstanbul, "Agora Kitaplığı", 2006, 295 s.
118. Cemilli Elnur. ABD'nin Güney Kafkasya Politikası. İstanbul, "Kültür Sanat Yayıncılık", 2007, 192 s.
119. Dedeoğlu Beril. Uluslararası Güvenlik ve strateji. İstanbul, "Derin", 2003, 289 s.
120. Demir Ali Faik. Türk dış politikası perspektifinden Güney Kafkasya. İstanbul, "Bağlam", 2003, 358 s.
121. Hasanov A. M., Ülkü İ. Süleyman Demirel. İstanbul, 1999, 254 s.
122. Hasanov A. M. Jeopolitik. İstanbul, "Babiali Kültür Yayıncılığı", 2012, 460 s.
123. Hasanov A. M. Azerbaycan Cumhuriyetinin Ulusal Kalkınma ve Güvenlik Politikası. Ankara, "Ötüken Neşriyat A.S", 2013, 432 s.
124. Gürsoy Barış. Soğuk savaştan günümüze asimetric tehdit. İstanbul, "Kültür Sanat Yayıncılık", 2005, 208 s.
125. Karabayram Fırat. Rusya Federasyonu'nun Güney Kafkasya Politikası. Ankara, "Atılım Üniversitesi", 2007, 357 s.
126. Kasım Kamer. Uluslararası güvenlik sorunları. Ankara, "ASAM", 2004, 307 s.
127. Levent Şen. Türkiye ve Güney Kafkasya gerçeği: Soğuk Savaş sonrası Türkiye'nin Güney Kafkasya politikası. Ankara, "Ürün Yayınları", 2009, 205 s.
128. Mehmet Gönlübol, Cem Sar. Atatürk ve Türkiyenin dış politikası (1919-1938). Ankara, Atatürk Araştırma Merkezi, 1997, 152 s.
129. Ömer Göksel İşyar. Bölgesel ve global güvenlik çıkarları bağlamında Sovyet-Rus dış politikaları ve Karabağ sorunu. İstanbul, "Alfa Yayınları", 2004, 697 s.
130. Öymen Onur. Ulusal çıkarlar: küreselleşme çağında ulus-devleti korumak. İstanbul, "Remzi Kitabevi", 2005, 484 s.

131. Salahi R. Sonyel. Türk kurtuluş savaşı ve dış politika. I. Mondros bırakışmasından Büyük Millet Meclisi'nin açılışına kadar, Ankara, "TTK Yayınları", 1995, 255 s.
132. Suat İlhan. Türklerin Jeopolitiği ve Avrasiyaçılık. Ankara, "Bilgi Yayınevi", 2005; 221 s.
133. Mert Bilgin. Avrasiya Enerji savaşları. İstanbul, "İQ Kültür Sanat Yayıncılık", 2005, 384 s.
134. Kaynak M. Büyük Ortadoğu projesi ve Türkiye üzerine stratejik analizler. İstanbul, "Truva Yayınları", 2008, 224 s.
135. Arslan Bulut. Küresel Haçlı Seferi. Ankara, "Bilgi Yayınevi", 2005, 240 s.
136. Ahmet Davutoğlu. Stratejik Derinlik. Türkiye'nin uluslararası konumu. Ankara, "Küre Yayınları", 2009, 584 s.
137. Ahmet Davutoğlu. Bugünden yarına Türk dünyasında Stratejik bakış. İstanbul, 2008;
138. Celalettin Yavuz. Avrasyada Türk jeopolitiği. Ankara, "Berikan Yayınları", 2009, 656 s.
139. Yılmaz Hasan, Kaşıkçı Nihat. Tarihin Sıkıştığı Coğrafya: Kuzey ve Güney Kafkaslar. Ankara, "Elips Kitap", 2006, 217 s.

### **Rus dilində**

140. Аббасов А.Ф. Роль внутреннего производства в обеспечении продовольственной безопасности Азербайджанской Республики. //Проблемы современной экономики, 2005, № 3-4.
141. Арбатов А. Г. Национальная идея и национальная безопасность //Внешняя политика и безопасность современной России. Хрестоматия. Том 1, кн.1, Москва, «Международные отношения», 1999, с. 235-245.

142. Артемова А.Н. Формирование системы обеспечения экономической безопасности на корпоративном уровне // Микроэкономика, 2010, №1. Архитектура евроатлантической безопасности. Под ред. И.Ю.Юргенса, А.А.Дынкина, В.Г.Барановского. Москва, «Эко-Информ», 2009, 124 с.
143. Ахмедов Э.И. Важный этап динамичного развития Азербайджана в современных геополитических условиях (2003-2013 годы) // “Кавказ и Мир” Международный научный журнал, Грузия, Тбилиси, 2014, №18, стр.61-67.
144. Ахмедов Э.И. Сотрудничество Азербайджана с Европейским Союзом в контексте интеграции Евроатлантические структуры. // “Право и политология” Международный научный журнал, Кишинэу, Молдова, №19, март, 2012, стр.56-60.
145. Бабаева З. Г. Внутренняя безопасность в системе национальной безопасности Азербайджана в современных условиях // Политика и общество, 2009, № 1.
146. Багирли В.Д. К вопросу о полномочиях президентов Азербайджанской Республики и США в сфере обеспечения национальной безопасности // Юридические науки, 2009, № 3.
147. Багиров Э. М. Приоритеты внешней политики Ирана и проблемы региональной безопасности на Южном Кавказе на рубеже XX-XXI вв. АКД, Москва, 2006, 21 с.
148. Баранец В.Н. Генштаб без тайн. В 2-х тт., Москва, «Вагриус», 1999, 463 с. Бармен Скотт. Разработка правил информационной безопасности. Москва, «Вильямс», 2002, 208 с.

149. Барсегов Ю.Г. Каспий: вопросы международного права // Европа и Россия: проблемы южного направления. Сб. статей, Отв. ред. Шаболин И.А., Москва, «Интердиалект», 1999, с. 323-343.
150. Белов Е.Б., Лось В.П. и др. Основы информационной безопасности. Учебное пособие для вузов. Москва, «Горячая линия – Телеком», 2006, 544 с.
151. Бжезинский З. Выбор: мировое господство или глобальное лидерство. Москва, «Международные отношения», 2005, 288 с.
152. Бжезинский З. Великая шахматная доска. Господство Америки и ее геостратегические императивы. Москва, «Международные отношения», 1998, с.256.
153. Богомолов В.А., Барикаев Е.Н. и др. Экономическая безопасность. Москва, «ЮНИТИ-ДАНА», 2009, 228 с.
154. Боровский Ю.В. Энергетическая безопасность Российской Федерации в рамках СНГ // Аналитические записки НКСМИ, 2005, № 4.
155. Бурков В.Н., Щепкин А.В. Экологическая безопасность. Москва, ИПУ РАН, 2003, 92 с.
156. Быков О.Н. Международная безопасность: прошлое, настоящее, будущее. Москва, ИМЭМО РАН, 2006, 219 с.
157. Быстрова А.К. Проблемы транспортной инфраструктуры и экологии в Каспийском регионе (добыча и экспортные перевозки углеводородов). Москва, ИМЭМО РАН, 2009, 96 с.
158. Валлерстайн И. Анализ мировых систем. Москва, «Университетская книга», 2006, 186 с.
159. Велиев Е. Каспий остается проблематичным // газ. «Зеркало», 26 января 2010 г.

160. Вершинина Д.Б. «Конфликт цивилизаций» в региональном преломлении: Кавказ и Балканы // Полис, 2007, № 4.
161. Вишняков В. Россия-Иран и региональная стабильность// Международная жизнь, 1998 № 11-12.
162. Вишняков В. Внешние связи стран Прикаспия в условиях глобального кризиса и интересы России. Москва, ИМЭМО РАН, 2010, 131 с.
163. Гаджиев К.С. Геополитика Кавказа. Москва, Международные отношения, 2001, 464 с.
164. Гаджиев К.С. Кавказский узел в геополитических приоритетах России. Москва, «Логос», 2010, 532 с.
165. Гасанов А.М. Современные международные отношения и внешняя политика Азербайджана. Баку, «Шарг-Гарб», 2007, 904 с.
166. Гасанов А.М. Геополитика. Баку, «Zardabi LTD», 2012, 688 с.
167. Гасанов А.М. Современные международные отношения и внешняя политика Азербайджана. 2-ое изд. Баку, «Zardabi LTD», 2013, 1008 с.
168. Гасанов А.М. Политика национального развития и безопасности Азербайджанской республики. Баку, «Zardabi LTD», 2014, 672 с.
169. Гасанов А.М., Аббасбейли А. Азербайджан в системе международных и региональных отношений. Баку, «Азернешр», 1999, 255с.
170. Гасанов А.М. Внешняя политика Азербайджана и новые принципы организации мира после 11-го сентября //Цивилизация и террор. Баку, 2002.

171. Гасанов А.М. Великий Шелковый путь. История и современность. Вместо предисловия // Великий Шелковый путь и Азербайджан: вчера, сегодня, завтра. Сб. статей. Баку, 1998. с.3-7.
172. Гасанов А.М. Ситуация региональной безопасности в Каспийско- Черноморском бассейне и на Южном Кавказе: реалии и прогнозы об объединении в блоки, классификация геостратегических сил // Право и политология. Международный научный журнал, №20, Кишинэу, Молдова, август-2012, с.30-35.
173. Гасанов А.М. Энергетические ресурсы Каспийского бассейна и Южного Кавказа и участие в энергетической безопасности Европы // Кавказ и Мир. Международный научный журнал, Грузия, Тбилиси, №14, 2012, с.18-28.
174. Гасанов А.М. Организация Экономического Сотрудничества (ОЭС): Создание и деятельность. ОЭС и Азербайджан // “Geostrategiya”. Ежемесячный научно-популярный, общественно-политический журнал, Азербайджан, Баку, №5 (11), 2012, с.3-8.
175. Гасанов А.М. Отношения России с США, НАТО и Европейским Союзом, ее влияние на геополитическую позицию, региональную безопасность Южного Кавказа и Азербайджана // “Geostrategiya” Ежемесячный научно-популярный, общественно-политический журнал, Азербайджан, Баку, №1 (13), 2013.с. 5-13.
176. Гасанов А.М. Подход Ирана к Каспийско-Черноморскому бассейну и безопасности Южного Кавказа, геостратегические интересы Азербайджана в области безопасности // “Geostrategiya” “Geostrategiya” Ежемесячный научно-популярный, общественно-политический журнал, Азербайджан, Баку, №3 (15), 2013.с. 6-14.

177. Гасанов А.М. Этапы политики этнической чистки и геноцида против азербайджанцев № 02 (26) səh 3-12.
178. Гегелашвили Н. А. Каспийский регион в контексте Российско-Американских отношений // США – Канада. Экономика, политика, культура, 2009, №12.
179. Гегелашвили Н.А. Политика Вашингтона в государствах Южного Кавказа и Центральной Азии // США – Канада: экономика, политика, культура, 2007, № 5. Геополитика. Антология. Москва, «АП Культура», 2006, 1008 с.
180. Гиззатов В. Правовой статус Каспийского моря: проблемы и перспективы сотрудничества прикаспийских государств // Политика, 1995, № 3.
181. Гобл П. Соединенные Штаты и ГУАМ: от тактического взаимодействия к партнерству // Центральная Азия и Кавказ, 2008, № 3-4.
182. Государственный доклад «О состоянии окружающей среды Российской Федерации в 1992 году, Зеленый мир, 1993, № 19-26.
183. Гусев Л.Ю. Россия - Азербайджан: энергетический диалог. Новое развитие ситуации после конфликта в Южной Осетии. Информационно-Аналитический Центр МГУ-РГГУ, 12.02.2009 г. Электронный ресурс: <http://www.ia-centr.ru/expert/3838/?print>.
184. Гушер А. Кавказское прозрение // Азия и Африка сегодня, 2009, № 2. Гушер А. Стратегия США в Каспийском регионе // Азия и Африка сегодня, 2003, № 5.
185. Гушер А. Азербайджан. Стратегические приоритеты: расчеты и реальность // Азия и Африка сегодня, 2000, №10.
186. Гушер А. Стратегия национальной безопасности России на юге // Азия и Африка сегодня, 1997, № 1.

187. Гушер А. Южный Кавказ, Америка, НАТО // Азия и Африка сегодня, 2005, № 10.
188. Гюль У. Политика Турции в отношении Закавказья и тюркоязычных республик Центральной Азии // Дипломатическая служба, 2006, № 5.
189. Давутоглу А. Внешняя политика Турции и Россия// Россия в глобальной политике, 2010, № 1.
190. Дарабади П. Глобализация и геополитические процессы в Центральной Евразии // Центральная Азия и Кавказ, 2006, № 3.
191. Дегоев В. Кавказ между бывшим Востоком и нынешним Западом //Дружба народов, 2008, № 6.
192. Добаев И. Глобальная конкуренция на Кавказе //Ориентир, 2008, №7.
193. Добаев И. Прикаспийский регион: перспективы развития // Ориентир, 2007, № 1.
194. Добаев И. Кавказский макрорегион в фокусе геополитических интересов мировых держав: история и современность // Южный научный центр РАН, Ростов на Дону, 2007, 207 с.
195. Дугин А. Геополитика постмодерна. СПб., «Амфора», 2007, 789 с.Дугин А.Основы геополитики. Геополитическое будущее России. Москва, «АРКТОГЕЯ – Центр», 2000, 804.с.
196. Дюрре М. Э. Проблемы турецко-российских отношений в новой системе международной безопасности //Азия и Африка сегодня, 2007, № 4.
197. Жизнин С. В поисках интересов (Геополитические и экономические аспекты каспийских нефти и газа) // «Независимая газета», 12 января 2010 г.

198. Жильцов С.С., Зонн И.С., Ушков А.М. Геополитика Каспийского региона. Москва, «Международные отношения», 2003, 280 с.
199. Жильцов С. Трубопроводы Каспийского региона: Состояние и перспективы // Каспий- территория развития. Материалы международной конференции «Каспий- территория развития». Астрахань, 15 марта 2011 г. [http://casfactor.com/files/file/05\\_2011\\_15\\_24\\_32\\_1306149872.pdf](http://casfactor.com/files/file/05_2011_15_24_32_1306149872.pdf).
200. Жоламанова Г. «Современные геополитические интересы «ключевых» игроков в Каспийском регионе». <http://www.analitika.org>.
201. Забурдаева Е.В. Информационная безопасность в современном обществе (анализ зарубежного опыта) // Труд и социальные отношения, 2008, № 8.
202. Завьялова Е.Б. Национальная экономическая безопасность// Внешнеэкономические связи, 2005, № 5.
203. Захаров В.А. Продвижение НАТО на Южный Кавказ: реалии последних лет // Современный Кавказ: геополитический выбор. Сборник научных статей. Ред. В.В. Дегоев, В.Н. Панин. Пятигорск, ПГЛУ, 2009, с. 331–378.
204. Изотов В.С. Особенности формирования геополитической стратегии России в постсоветский период (концептуальный аспект). Автореф. дис. канд. полит. наук. Москва, 2009 г.
205. Илинский Г.П. Иран в период общего кризиса мировой капиталистической системы. Москва, 1953, 52 с.
206. Йигаталиев Ш. О некоторых моделях отношений между США, КНР и РФ в контексте стратегии в Центральной Азии и на Кавказе / // Центральная Азия и Кавказ, 2007, № 2.

207. Кавказ в российской политике: история и современность. Материалы междунар. науч. конференции. Москва, 16–17 мая 2006 г. / МГИМО(У) МИД России, Центр Кавказских исследований. Под ред. В.В. Дегоева. Москва, «Русская панорама», 2007, 239 с.
208. Казанчев Е.Н. Рыбы Каспийского моря. Определитель. Москва, "Легкая пищевая промышленность", 1981, 168 с.
209. Кан Сам Гу. Этно-национальные конфликты в Закавказье и Центральной Азии в контексте их геополитического положения. Москва, ИМЭМО РАН, 2005, 198 с.
210. Каспий не поделили, но объявили безопасной зоной// «Независимая газета», 19 ноября 2010 г.
211. Киссинджер Г. Дипломатия. Москва, «Ладомир», 1997, 903 с.
212. Киссинджер Г. Нужна ли Америке внешняя политика? К дипломатии XXI века. Москва, «Ладомир», 2002, 352 с.
213. Колосов В., Мироненко Н. Геополитика и политическая география. Москва, «Аспект-пресс», 2001, 509 с.
214. Конопляник А.А. Каспийская нефть на Евразийском перекрестке. Москва, 1998, 110 с.
215. Корнилов А., Сулейманов А. Евразийская дипломатия Анкары //Международная жизнь, 2010, № 4.
216. Крамаренко А. В. Геоэкономические конфликты в топливно-энергетической сфере Каспийского региона //Вестник Московского университета. Серия «География», 2010, № 1.
217. Крутских А., Федоров А. О международной информационной безопасности // Международная жизнь, 2000, № 2.
218. Кудряшова Ю. Государства Южного Кавказа в Европейской политике соседства // Аналитические записки НКСМИ, 2008, № 6.

219. Кузнецов Ю., Никольский В. Введение в теорию национальной безопасности. Москва, 2004, 395 с.
220. Кукушкина А.В. Экологическая безопасность, разоружение и военная деятельность государств: международно-правовые аспекты. Москва, «ЛКИ», 2008, 176 с.
221. Кулагин В.М. Международная безопасность. Учебное пособие для студентов вузов. Москва, «Аспект Пресс», 2006, 319 с.
222. Ланда К.Г. Влияние глобализации на Каспийский регион //Современные проблемы науки и образования, 2008, № 3.
223. Ланда К.Г. Геополитические проблемы Каспийского региона //Власть, 2010, № 5.
224. Ланцов В.М., Хамзин Д.М., Шандра К.А., Капранова М.Н. Национальная безопасность - сущность, основы теории и практического анализа. Казань, "Новое знание", 2003, 194 с.
225. Логунов А.Б. Региональная и национальная безопасность. Москва, «Вузовский учебник», 2009, 432 с.
226. Луков В., Остин Г., Хенниг О., Барановский В. Евроатлантическая безопасность: путь в будущее //Международная жизнь, 2009, № 11.
227. Лунев С. Центральная Азия и Южный Кавказ как геополитические регионы и их значение для России //Центральная Азия и Кавказ, 2006, № 3.
228. Лутовинов В.И. К проблеме формирования стратегии национальной безопасности России //Власть, 2008, № 10.
229. Магеррамов А.А. Вопросы участия Азербайджанской Республики в конвенциях по охране окружающей среды // Евразийский юридический журнал, 2009, № 17.

230. Магеррамов А.А. Двустороннее сотрудничество Азербайджанской Республики с международными организациями в сфере экологической безопасности //Вопросы гуманитарных наук, 2010, № 1.
231. Магомедов А. М. Энергетическая и транзитная геополитика "Большого Каспия" //Свободная мысль, 2009, № 2.
232. Макиндер Х. Географическая ось истории // Геополитика. Антология. Москва, 2006.
233. Максаковский В.П. Каспий – Европа, из новой книги. Москва, 2002.
234. Малышева Д. Кавказский узел мировой политики //Свободная мысль, 2008, № 10.
235. Малышева Д. Конфликты в Каспийском регионе и меняющаяся Россия //Вестник Евразии, 2002, №2.
236. Малышева Д. Центральная Азия и Южный Кавказ: региональная безопасность в эпоху нового мирового порядка //Россия и мусульманский мир, 2004, №11.
237. Малышева Д. Южная Евразия в стратегии США //Мировая экономика и международные отношения, 2005, № 8.
238. Маринченко А. В. Геополитика. Учебное пособие. Москва, «ИНФРА», 2009, 429 с.
239. Маркедонов С. Азербайджан в «Большой Игре» на Кавказе //Европейская безопасность: события, оценки, прогнозы, 2005, №17.
240. Медведев Р. Казахстанская модель: // Евразия сегодня, 2006, № 6 (49).
241. Меликли Г. Стратегия национальной безопасности в государственном строительстве Азербайджанской Республики //Современные гуманитарные исследования, 2010, №2.

242. Миронов Н.В. Международная энергетическая безопасность. Москва, МГИМО, 2003, 165 с.
243. Мурадов А. Дж. Регулирование рыночной экономики: зарубежный опыт. Баку, 2002, 284 с.
244. Мурадов А. Дж. Макроэкономика. Учебное пособие. Баку, 2003, 240 с.
245. Нартов Н. А., Нартов В.Н. Геополитика. Москва, «ЮНИТИ-ДАНА: Единство», 2007, 527 с.
246. Национальные интересы и проблемы безопасности в меняющемся мире. Материалы семинара. Отв. ред. К.С. Гаджиев, Г.В. Каменская, Э.Г. Соловьев. Москва, ИМЭМО РАН, 2003, 128 с.
247. Ниязов Н.С. Основные векторы политики военной безопасности Азербайджанской Республики в 1994-2010 годы. Санкт-Петербург, Изд-во Санкт-Петербургского Университета, 2010, 208 с.
248. Нуриев Э. Ни мира, ни войны: геополитическая игра на Кавказе продолжается //Центральная Азия и Кавказ, 2000, № 6.
249. Нуриев Э. Внешнеполитическая стратегия Азербайджана и проблемы национальной безопасности// Центральная Азия и Кавказ, 2003, № 4.
250. Ознобищев С. Южный Кавказ: тенденции и проблемы развития// Россия в глобальной политике, 2009, № 1.
251. Папаева В. «Центральная Кавказия» вместо «Центральной Евразии» // Центральная Азия и Кавказ, 2008, № 2.
252. Панин В.Н. Проблема региональной безопасности на Кавказе в ситуации турбулентности мирового политического процесса // Вестник Института стратегических исследований. Вып. 1, 2011.

253. Период полураздела // газ. «Коммерсант», 19 ноября 2010 г.
254. Петров С. П. Каспийская нефть как фактор мировой и региональной политики (конец XX - начало XXI вв.). Дис. канд. ист. наук. Москва, 2005.
255. Права человека. Сборник международных документов. Варшава, 2001, 458 с. Прогрессивный блок НАТО // газ. «Известия», 22 ноября 2010 г.
256. Плотников В.С. Социальная безопасность в транзитивном обществе: содержание и механизм обеспечения. Автореф. дисс. на соискание ученой степени кандидата социологических наук. Новосибирск, 2004.
257. Раджабли А. Национальные интересы и международная безопасность. Баку, «Китаб Алеми», 2004, 400 с.
258. Редкоус В.М. Правовое регулирование обеспечения национальной безопасности в Республике Азербайджан // Вестник Московского университета МВД России, 2008, № 2.
259. Рзаев И.Б. Вооруженные силы Азербайджана как составляющая государственной системы обеспечения национальной безопасности // Вестник Российского университета дружбы народов. Серия «Международные отношения», 2006, № 2.
260. Русско-германский добавочный договор к Мирному договору между Россией, с одной стороны, и Германией, Австро-Венгрией, Болгарией и Турцией – с другой. 27 августа 1918 г.- Документы внешней политики СССР, т. 1, Москва, 1957.
261. Салимов С.М. Энергетические индикаторы устойчивого развития Азербайджана – экологический аспект // Проблемы экономики и управления нефтегазовым комплексом, 2010, № 3.

262. Самедов А. Механизмы влияния Российской Федерации на разрешение конфликтов на Кавказе. Баку, 2007, 191 с.
263. Самедзаде З.А. Нефть Баку: ключ к победе – славное прошлое, яркое будущее. Баку, 2010, 440 с.
264. Самедзаде З.А. Китай в глобальной мировой экономике. Баку, 2010, 631с.
265. Самедзаде З.А. Этапы большого пути - экономика Азербайджана за пол века, её новые реалии и перспективы, (Səmədzadə Z.A. Böyük yolun mərhələləri: yarım əsr ərzində Azərbaycan iqtisadiyyatı, onun gerçəklikləri və perspektivləri). Bakı, 2004, 936 s.
266. Семедов С. Кавказ во внешней политике США //Обозреватель, 2007, № 8.
267. Семедов С. Основные аспекты современной политики Турции на Кавказе //Вестник Московского университета. Серия «Социология и политология», 2008, № 2.
268. Соловьев Э.Г. Национальные интересы и основные политические силы современной России. Москва, «Наука», 2004, 198 с.
269. Состояние и перспективы взаимодействия России со странами Центральной Азии и Закавказья. Отв. ред. чл.-корр. РАН Г. И. Чуфрин. М., ИМЭМО РАН, 2009, 139 с.
270. Сохранение биологического разнообразия в России. Проекты главного экологического фонда. “Сохранение биоразнообразия”, Москва, 1997.
271. Старченков Г. Каспийская нефть в региональной экономике и мировой политике // Центральная Азия и Кавказ, 2006, № 1.

272. Степанов Е.А., Корнеев И.К. Информационная безопасность и защита информации. Москва, «ИНФРА», 2001, 304 с.
273. Стратегическая стабильность после холодной войны. Москва, ИМЭМО РАН, 2010, 60 с.
274. Сулейманов А.В. Политика Турции и Ирана в Закавказье: сопоставительный анализ // Вестник Российского университета дружбы народов. Серия «Международные отношения», 2010, № 1.
275. США в поисках ответов на вызовы XXI века (социально-экономический аспект). Под ред. Э.В. Кириченко. Москва, ИМЭМО РАН, 2010, 290 с.
276. Тузиков А. Р. Основы Геополитики. Москва, «Кнорус», 2004, 269 с.
277. Федоров Ф.В. Информационная безопасность в мировом политическом процессе. Москва, «МГИМО-Университет», 2006, 220 с.
278. Федулова Н. Правовой статус Каспийского моря: позиции прибрежных государств // Мировая экономика и международные отношения, 2008, № 8.
279. Хантингтон С. Столкновение цивилизаций. Москва, 2005.
280. Центральная Азия. Кавказ. Балканы: региональные подсистемы и региональные проблемы безопасности. Дипломат. акад. МИД России, Ин-т актуальных международных проблем. Под ред. Г.А. Рудова, Е.Г. Пономаревой. Москва, «Научная книга», 2005, 479 с.
281. Чернявский С.И. Формирование внешнеполитической стратегии Азербайджана (1988-2003). Дис. д-ра ист. наук. Москва, 2004.

282. Чернявский С.И. Кавказская стратегия Вашингтона// Международная жизнь, 1999, № 31.
283. Шавров Н.Н. Новая угроза русскому делу в Закавказье: предстоящая распродажа Мугани инородцам. СПб., 1911.
284. Шавров Н.Н. Новая угроза русскому делу в Закавказье: предстоящая распродажа Мугани инородцам. СПб., 1911.
285. Шатунов А.А. Диверсификация энергетических поставок в геополитическом измерении. Автореф. дис. канд. полит. наук. Москва, 2008 г.
286. Шеварднадзе Э. Мой выбор. В защиту демократии и свободы, Москва, «Новости», 1991.
287. Шмелев Н.П. Страны Каспия и Закавказья – государства СНГ: перспективы устойчивого роста// Европа и Россия: проблемы южного направления. Средиземноморье – Черноморье – Каспий. Москва, 1999.
288. Эжиев И. Политические риски в Кавказско-Каспийском регионе // Власть, 2007, № 5.
289. Эйвазов Джаннатхан. Безопасность Кавказа и стабильность развития Азербайджанской Республики. Баку, «Нурлан», 2004, 352 с.
290. Экологические проблемы добычи и транспортировки углеводородов Каспия и каспийского региона. Москва, ИМЭМО РАН, 2004, 132 с.
291. Явчуновская Р. А. Глобальная и региональная безопасность. Курс лекций. Москва, «РАГС», 2009, 184 с.
292. Язькова А. Государства Закавказья и Россия в новом геополитическом измерении // Россия и современный мир, 2003, №2.

**İngilis dilində**

293. Allison Graham T. U.S. policy on Caspian energy development and exports: mini-case and illustrative paradigm. Cambridge, MA: Harvard University, John F. Kennedy School of Government, Caspian Studies Program, 2001, 27 p.
294. Ariel Cohen. Ethnic Conflicts Threaten US Interests in the Caucasus// Heritage Foundation Backgrounder, №1222, September 25, 1998.
295. Brenda Shaffer. The Formation of Azerbaijani Collective Identity in Iran, Nationalities Papers, Volume 28, №3, 2000.
296. Central Asia and the South Caucasus: reorientations, internal transitions, and strategic dynamics: conference report. Washington, D.C: National Intelligence Council, 2000, 85 p.
297. Chandler William. Energy and Environment in the Transition Economies. Between Cold War and Global Warming. Westview Press, 2000, 248 p.
298. Crandall Maureen S. Energy, economics, and politics in the Caspian region: dreams and realities. Westport, CT: Praeger Security International, 2006, 245 p.
299. Croissant Cynthia. Azerbaijan, oil and geopolitics. NY: Science Publishers, 1998, 117 p.
300. De Waal Thomas. The Caucasus: an introduction. Oxford University Press, 2010, 259 p.
301. Doug Stokes and Sam Raphael. Global energy security and American hegemony. Baltimore, Md: Johns Hopkins University Press, 2010, 280 p.

302. Energy and conflict in Central Asia and the Caucasus / edited by Robert Ebel and Rajan Menon. Lanham, MD: Rowman & Littlefield Publishers, 2000, 267 p.
303. Energy and security: toward a new foreign policy strategy / edited by Jan H. Kalicki and David L. Goldwyn. Johns Hopkins University Press, 2005, 604 p.
304. Greg Hansen, Humanitarian Action in the Caucasus: A Guide for the Practitioners // The Thomas J. Watson Jr. Institute for International Studies, Brown University, USA, 1998.
305. Hasanov A.M. Stages of ethnic cleansing and genocide against the azerbaijanis // “Science and world” International scientific journal, Russia, Volgograd, 2015, №9 (25), Vol I стр.93-98.
306. Hasanov A.M. Armenian policy of ethnic cleansing and genocide against the Azerbaijanis in the early 20<sup>th</sup> century. // Территориальная целостность государств и соблюдение прав человека. - Материалы Международной научно-практической конференции. Кишинэу, Республика Молдава, 17 сентября 2014 года, стр. 21-26.
307. Hasanov A.M. Stages of ethnic cleansing and genocide against the azerbaijanis // “Law and Politology”. International scientific journal, Moldova, Chisinau, September, 2015, №31, s.37-44.
308. Hooman Peimani. Conflict and security in Central Asia and the Caucasus. Santa Barbara, Calif: ABC-CLIO, 2009, 373 p.
309. Michael Cohen. The effect of oil revenues on transition economics: the case of Azerbaijan // “Geopolitics of energy” Journal, № 6, June, 2006.

310. Nation R. Craig. Russia, the United States, and the Caucasus. Strategic Studies Institute, Washington, 2007.
311. Notes of Meeting Held at President Wilson' s House in the Place des Etats-Unis, Paris, on Friday, May 2, 1919, at 11 a.m. - Papers Relating to the Foreign Relations of the United States. The Paris Peace Conference. Volume V. Washington, United States Government Printing Office, 1946, p. 407.
312. Notes of a Meeting of the Ministers of Foreign Affairs, held at the Quai d'Orsay, Paris, Saturday, January 10, 1920, at 11: 30 a.m. - Papers Relating to the Foreign Relations of the United States. The Paris Peace Conference. Volume IX. Washington, United States Government Printing Office, 1946, p. 835.
313. Notes of a Meeting Held in M. Pichon's Room, Quai d'Orsay, Paris, Monday, January 19, 1920, at 10: 30 a.m. - Papers Relating to the Foreign Relations of the United States. The Paris Peace Conference. Volume IX, p. 889-904.
314. Oil and geopolitics in the Caspian Sea Region / edited by Michael P. Croissant and Bülent Aras; foreword by Patrick Clawson. Westport, Conn: Praeger, 2000, 305 p.
315. Security sector governance in Southern Caucasus: challenges and visions / Study Groups, Regional Stability in Southern Caucasus. Geneva Centre for the Democratic Control of Armed Forces, 2004, 214 p.
316. Statistical Review of World Energy, june 2010.
317. Svante E. Cornell. Geopolitics and strategic alignments in the Caucasus and Central Asia // Jurnal of International Affairs, june-august 1999

318. The Baku-Tbilisi-Ceyhan pipeline: oil window to the West / edited by S. Frederick Starr and Svante E. Cornell. Washington, D.C: Central Asia-Caucasus Institute; Uppsala, Sweden: Silk Road Studies Program, 2005, 150 p.
319. The Organization for Security and Co-operation in Europe (OSCE) (Global Institutions) by David J. Galbreath (Jun 20, 2007), p.65.
320. The security of the Caspian Sea Region / edited by Gennady Chufrin. Oxford University Press, 2001, 375 p.
321. The South Caucasus: a challenge for the EU / edited by Dov Lynch. Paris: Institute for Security Studies, 2003, 205 p.

## **İnformasiya resursları**

### **Azərbaycan dilində**

322. **Azərbaycan Respublikasının Prezidenti İlham Əliyevin rəsmi saytı**  
Əliyev İ.H. Azərbaycan Respublikasının Prezidenti İlham Əliyevin nitqləri, çıxışları, müsahibələri və bəyanatları. Tam külliyyat. <http://www.president.az/>
323. **Azərbaycan Respublikası Prezidentinin İşlər İdarəsinin Kitabxanası**  
Əliyev H.Ə. Müstəqilliyimiz əbədidir. Elektron külliyyat (1-46-cı cildlər): <http://heydaraliyev.preslib.az>
324. **Azərbaycan Respublikası normativ hüquqi aktlarının rəsmi mətnləri**  
<http://e-qanun.az/>

325. **Dağlıq Qarabağ münacişəsi: Tammətli elektron materiallar məcmuəsi.**  
<http://www.elibrary.az/docs/karabakh/g11.pdf>
326. **Heydər Əliyev İrsini Araşdırma Mərkəzi**  
Elektron kitabxana: Ümummilli lider Heydər Əliyevin çıxış, müsahibə, görüş, bəyanat və məktublarının mətni:  
<http://www.aliyev-heritage.org/>
327. **Ekologiya və Təbii Sərvətlər Nazirliyi**  
<http://www.eco.gov.az/>
328. **Xarici İşlər Nazirliyi**  
<http://www.mfa.gov.az/>
329. **Milli Təhlükəsizlik Nazirliyi**  
<http://www.mns.gov.az/>
330. **Nəqliyyat Nazirliyi. Nəqliyyat siyasəti, nəqliyyat dəhlizləri:**  
<http://www.mot.gov.az>  
<http://www.mot.gov.az/?mod=inside&lang=az&menu=138>  
<http://www.mot.gov.az/?mod=inside&lang=az&menu=119>
331. **Sənaye və Energetika Nazirliyi. Hesabatlar:**  
<http://www.mie.gov.az/cgi-bin/min/main.cgi?s=9;s2=1>
332. **İqtisadiyyat və Sənaye Nazirliyi**  
<http://www.economy.gov.az>
333. **Dövlət Statistika Komitəsi**  
<http://www.stat.gov.az>
334. **Qaçqınların və Məcburi Köçkünlərin İşləri üzrə Dövlət Komitəsi**  
<http://www.refugees-idps-committee.gov.az>
335. **Azərbaycan Respublikası Dövlət Neft Şirkəti**  
<http://www.socar.az>

336. **Azərbaycan Respublikasının Prezidenti yanında Strateji Araşdırmalar Mərkəzinin nəşrləri**  
<http://sam.gov.az/nesrler>
337. **Elektron Təhlükəsizlik Mərkəzi**  
<http://www.cert.az>
338. **Azərbaycan Milli Elmlər Akademiyası**  
Dissertasiyalar, dövri nəşrlər:  
<http://www.science.gov.az/az/referat.php>  
<http://www.science.gov.az/az/cat.php?fid=publications>
339. **Azərbaycan Milli Kitabxanası. Elektron Kitabxana**  
<http://www.anl.az/el.php>
340. **İnformasiya agentliklərinin xəbər bülletenləri:**  
AzərТАс – <http://azertag.az/>  
“Trend” – <http://www.trend.az/>  
APA - <http://apa.az/>  
“İnterfaks” - <http://www.interfax.az/>

### **Rus dilində**

341. **Московский государственный институт международных отношений**  
Публикации  
<http://www.mgimo.ru/publications/index.phtml>
342. **Институт международных организаций и международного сотрудничества Государственного университета – Высшей школы экономики**  
Монографии, Вестник международных организаций  
<http://www.iori.hse.ru/publications/monograf.shtm>  
<http://www.iori.hse.ru/publications/herald.shtm>

343. **Институт проблем международной безопасности РАН**  
Международные договоры и соглашения, стратегическое управление в сфере обороны и безопасности  
<http://www.ipmb.ru/index.html>
344. **Институт мировой экономики и международных отношений РАН**  
<http://www.imemo.ru/>
345. **Институт США и Канады РАН**  
Журналы:  
«США - Канада: экономика, политика, культура»  
<http://www.iskran.ru/journal>.  
«Россия и Америка в XXI веке»  
<http://www.rusus.ru/>
330. **Институт экономики РАН**  
Книги, монографии, сборники  
<http://inecon.ru/ru/index.php?go=Content&id=25>
331. **Институт Европы РАН**  
Доклады, книги, журнал "Современная Европа"  
<http://www.ieras.ru/info8.htm>
332. **Социологический институт РАН**  
Книги, публикации  
<http://www.si.ras.ru/index.php?pid=9&lid=1>
333. **Институт всеобщей истории РАН**  
Публикации, авторефераты и программы  
<http://www.igh.ru/>
334. **Научная электронная библиотека – диссертации и авторефераты**  
<http://www.scholar.ru/>

335. **Научная электронная библиотека LIBRARY.RU**  
<http://elibrary.ru/defaultx.asp>
336. **Научные ресурсы - Научная литература в интернете**  
<http://www.scintific.narod.ru/literature.htm>
337. **Электронная библиотека - книги, журналы, диссертации, авторефераты**  
<http://www.lib.ua-ru.net/>
338. **Электронный каталог библиотек МГУ**  
<http://www.msu.ru/libraries/>
339. **Диссертации России.**  
**Электронный каталог: диссертация, автореферат**  
<http://www.lib.ua-ru.net/disser/ru.html>
340. **LITRU.RU - Электронная Библиотека**  
<http://www.litru.ru/>
341. **Русский Гуманитарный Интернет – Университет**  
**Библиотека учебной и научной литературы**  
<http://www.i-u.ru/biblio/>
342. **Информационные агентства**  
Агентство РИА Новости - <http://ria.ru/>  
Агентство “РБК” - <http://www.rbc.ru/>  
Агентство УНИАН – <http://www.unian.net/>  
Агентство Ukranews – <http://ukranews.com/>  
Агентство Новости Армения -  
<http://www.newsarmenia.ru/>  
Lenta.ru - <http://lenta.ru/>  
ИА Regnum - <http://www.regnum.ru/>  
РИА Новости - <http://ria.ru/>  
Новости Грузия - <http://newsgeorgia.ru/>

### **İngilis dilində**

343. **Harvard Libraries** <http://lib.harvard.edu>  
344. **Questia – Online Library**  
<http://www.questia.com/Index.jsp>  
345. **The Internet Public Library** <http://www.ipl.org>  
346. **The Library of Congress** <http://catalog.loc.gov>  
347. **The British Library** <http://www.bl.uk>  
348. **United Nations Office on Drugs and Crime**  
[www.unodc.org](http://www.unodc.org)  
349. **The Financial Times** <http://www.ft.com/home/uk>  
350. «**Reuters**» **News Agency** - <http://www.reuters.com/>  
351. **Euronews** - <http://euronews.com/>

### **Dövri mətbuat**

#### **Azərbaycan dilində**

352. “Azərbaycan” qəzeti, 1994-2016-cı illər.  
353. “Xalq qəzeti” 1994-2016-cı illər.  
354. “Kaspi” qəzeti, 16 sentyabr 2007-ci il; 20 dekabr 2012-ci il;  
8 oktyabr, 3, 14 dekabr 2013-cü il; 24 sentyabr 2014-cü il.  
355. “Ekspress” qəzeti, 16 sentyabr 2010-cu il.  
356. “Bizim yol” qəzeti, 17 sentyabr 2011-ci il; 29 noyabr  
2013-cü il; 29 sentyabr 2014-cü il.  
357. “İki sahil” qəzeti, 20 sentyabr 2013-cü il, 26 fevral 2010-  
cu il.  
358. “Bakı xəbər” qəzeti, 7 mart 2012-ci il; 20 noyabr 2013-cü il.  
359. “525-ci qəzet”, 14 noyabr 2010-cu il.

360. “Bizim dövr” qəzeti, 19 fevral 2014-cü il.  
361. “Şərq” qəzeti, 30 yanvar, 20 fevral 2010-cu il; 30 sentyabr 2010-cu il.  
362. “Səs” qəzeti, 23 fevral 2010-ci il.  
363. “Olaylar” qəzeti, 25 oktyabr 2013-cü il.  
364. “Gündəlik Teleqraf” qəzeti, 7 fevral 2012-ci il.  
365. “Yeni Müsavat” qəzeti, 24 fevral 2010-cu il; 5 aprel 2012-ci il; 20, 30 noyabr 2013-cü il.  
366. “Geostrategiya” jurnalı, mart-avqust 2011-2014-cü il.  
367. “Azerbajjan Focus” jurnalı, № 1, 2, 2009.  
368. “Dövlət idarəçiliyi: nəzəriyyə və təcrübə” jurnalı, 2012-2014 cü illər.

### **Rus dilində**

369. “Зеркало”, 26 января; 11,12, 24 февраля, 22 июля; 27 августа, 2, 24 сентября, 9, 23 октября, 3 ноября 2010 г.  
370. “Известия”, 9 июня 1920 г; 18 , 22 ноября 2010 г.  
371. “Красная звезда», 1 марта 2003 г.  
372. “Независимая газета”, 6 декабря 1997 г., 10 февраля 2004 г., 20 июля 1997, 19 ноября 2010 г.  
373. “Российская газета”, 7 декабря 1997 г.

### **Normativ-hüquqi sənədlər**

1. Azərbaycan Respublikasının Konstitusiyası
2. “Milli təhlükəsizlik haqqında” Azərbaycan Respublikasının Qanunu
3. “Nəqliyyat haqqında” Azərbaycan Respublikasının Qanunu
4. “Kütləvi informasiya vasitələri haqqında” Azərbaycan Respublikasının Qanunu
5. “İnformasiya, informasiyalaşdırma və informasiyanın mühafizəsi haqqında” Azərbaycan Respublikasının Qanunu
6. “Dövlət sirri haqqında” Azərbaycan Respublikasının Qanunu
7. “Məlumat azadlığı haqqında” Azərbaycan Respublikasının Qanunu
8. “Telekommunikasiya haqqında” Azərbaycan Respublikasının Qanunu
9. “Energetika haqqında” Azərbaycan Respublikasının Qanunu
10. “Ekoloji təhlükəsizlik haqqında” Azərbaycan Respublikasının Qanunu
11. “Ekoloji təmiz kənd təsərrüfatı haqqında” Azərbaycan Respublikasının Qanunu
12. Azərbaycan Respublikasının Milli Təhlükəsizlik Konsepsiyası
13. Azərbaycan Respublikasının Hərbi Doktrinası
14. Azərbaycan Respublikasının inkişafı naminə informasiya və kommunikasiya texnologiyaları üzrə Milli Strategiya
15. “Əhalinin ekoloji cəhətdən təmiz su ilə təminatının yaxşılaşdırılması ilə əlaqədar bəzi tədbirlər haqqında” Azərbaycan Respublikası Prezidentinin Sərəncamı
16. Azərbaycan Respublikasında alternativ və bərpa olunan enerji mənbələrindən istifadə olunması üzrə Dövlət Proqramı

17. Azərbaycan Respublikasının yanacaq-enerji kompleksinin inkişafı (2005-2015-ci illər) üzrə Dövlət Proqramı
18. Azərbaycan Respublikasının ərzaq təhlükəsizliyi Proqramı
19. 2008-2015-ci illərdə Azərbaycan Respublikasında əhəlinin ərzaq məhsulları ilə etibarlı təminatına dair Dövlət Proqramı
20. 2008-2015-ci illərdə Azərbaycan Respublikasında yoxsulluğun azaldılması və davamlı inkişafı üzrə Dövlət Proqramı
21. Azərbaycan Respublikasında rabitə və informasiya texnologiyalarının inkişafı üzrə 2010-2012-ci illər üçün Dövlət Proqramı
22. Azərbaycan Respublikasında kosmik sənayenin yaradılması və inkişafı üzrə Dövlət Proqramı
23. Azərbaycan Respublikasında ekoloji vəziyyətin yaxşılaşdırılmasına dair 2006-2010-cu illər üçün kompleks Tədbirlər Planı
24. Azərbaycan Respublikasında bioloji müxtəlifliyin qorunması və davamlı istifadəsinə dair Milli Strategiya və Fəaliyyət Planı

## SUMMARY

In the book entitled “**The geo-economics of the Caspian-Black Sea basin and the South Caucasus: Azerbaijan's energy policy**” analysis the geo-economic interests of the world's leading countries in the Caspian basin and in the South Caucasus, and according to their geopolitical policy current and future economic development of the Republic of Azerbaijan is examined.

In addition, the basis of state policy ensuring national interests of Azerbaijan, the role of the exploitation, and supplying Caspian energy resources to the world markets is explained. At the same time, creating the East-West and North-South transport communication corridors, ensuring security on such issues as well as geo-economic relations with the great power centers of the region is studied. In the book, as well as geopolitical and geo-economic activities of Azerbaijan state, participation in region's, Europe's and transnational world's energy, transit-access, international transportation, transport-communication fields is analyzed, global geo-economic processes threatening the future national interest of South Caucasus and the Caspian Basin countries is studied.

**Chapter 1** investigates Geo-economic characteristics of the Caspian-Black Sea basin and South Caucasus geo-economic characteristics in the system of international, regional and local interests. Regional geo-economic interests and energy strategy of Azerbaijan is investigated too.

The characteristic of geo-economic interests and activities of transnational powers and regional states in Caspian-Black Sea and the South Caucasus is given in the book. At the same time, the energy sources of Caspian basin and its modern geo-economic situation in the region, the role of the Caspian oil

and gas products in energy security of Europe is investigated in the book.

In addition, modern, historical approaches to the legal status issue of the Caspian Sea and the geo-economic interests of Azerbaijan is investigated in the monograph. The results of international and regional geo-economic policy of free production and export of hydrocarbon resources of the Caspian sea of Azerbaijan is studied.

**Chapter 2** explores Caspian-Black Sea basin and South Caucasus transnational energy supply system. The Caspian-Black Sea basin countries, modern energy supply interests of the other international circles and its impact to the geo-economic condition of the region, existing oil and gas pipelines from the Caspian basin, characteristic of detailed description of the transnational energy exporting policy of regional and world countries' is investigated in the book. At the same time, the diversification policy of energy export of Azerbaijan, and its influence on the region's overall economic situation is investigated.

**Chapter 3** examines Caspian-Black Sea basin and South Caucasus transport-communication system in the context of international, regional and national interests. In addition, Caspian-Black Sea basin and South Caucasus countries attitude, interests, participation in the region's alternative Trans-Eurasian transport and communication systems is explored. Moreover, Azerbaijan's unrestricted and safe communication policy with the international community, its effect to general geo-economic situation of the region is investigated.

The book opens new directions in the field of science of Azerbaijan, which will gradually put forward new scientific and practical issues in front of the scientists in the future.

## РЕЗЮМЕ

В книге под названием **«Геоэкономика Каспийско-Черноморского бассейна и Южного Кавказа: энергетическая политика Азербайджана»** исследуются вопросы настоящего и будущего экономического развития Азербайджанской Республики на фоне геоэкономических интересов и геополитики, осуществляемой со стороны ведущих государств мира.

Наряду с этим, осуществляется толкование основ государственной политики по обеспечению национальных интересов Азербайджана и исследуется роль эксплуатации энергетических ресурсов Каспия и их транспортировки на мировые рынки. В то же время анализируются геоэкономические отношения Азербайджана с основными центрами силы в регионе и в мире, связанные с формированием и обеспечением безопасности транспортно-коммуникационных коридоров Восток-Запад и Север-Юг.

В книге также находят отражение такие вопросы, как геополитическая и геоэкономическая деятельность Азербайджанского государства в регионе и в мире, участие республики в Европейской и транснациональной энергетической, транспортно - коммуникационной системе и в процессе международных перевозок. Также исследуются глобальные геоэкономические процессы, которые могут в будущем представлять собой угрозу национальным интересам Южного Кавказа и Каспийского бассейна.

**В первой главе** монографии рассматривается геоэкономическая характеристика Каспийско-Черноморского бассейна и Южного Кавказа в системе региональных и международных интересов, исследуются региональные геоэкономические интересы и энергетическая стратегия

Азербайджана. В книге также представлена характеристика геоэкономических интересов и деятельности транснациональных мировых сил и региональных государств в Каспийско-Черноморском бассейне и на Южном Кавказе.

Помимо упомянутых вопросов, в монографии исследуются энергетические ресурсы Каспийского бассейна и современная геоэкономическая ситуация, связанная с наличием данных ресурсов, а также оценивается роль нефтегазовой продукции Каспия в обеспечении энергетической безопасности Европы. Наряду с этим, в книге рассматриваются исторические, современные геополитические подходы относительно проблемы определения статуса Каспийского моря и интересы Азербайджана в данном контексте. Помимо этого, изучены международные и региональные итоги политики производства и экспорта углеводородных ресурсов Каспийского моря Азербайджана.

**Во второй главе** книги исследуются вопросы экспорта энергетических ресурсов стран Каспийско-Черноморского бассейна и Южного Кавказа. В книге находят отражение интересы стран Каспийско-Черноморского бассейна в сфере энергетического экспорта и их влияние на общее геоэкономическое положение, исследуется политика транснационального энергетического экспорта стран региона и мира, а также нефтегазовые проводы Каспийского бассейна. В то же время, рассматриваются вопросы, связанные с альтернативными вариантами энергетического экспорта Азербайджана и его влияния на общее геоэкономическое положение в регионе.

**В третьей главе** монографии исследуется транснациональная транспортно-коммуникационная система Южного Кавказа в контексте региональных и национальных интересов. Помимо этого, затрагиваются вопросы отношения государств Каспийско-Черноморского бассейна

и Южного Кавказа к альтернативной Трансевразийской транспортно-коммуникативной системе. Также исследуется политика свободной и безопасной коммуникации Азербайджана с международным сообществом и влияние данного фактора на геоэкономическое положение в регионе.

Монография исследует новые направления в научной сфере Азербайджана, которые в будущем, по мере развития определенных процессов, будут ставить перед учеными новые научные и практические вопросы.

ƏLİ HƏSƏNOV

**XƏZƏR-QARA DƏNİZ HÖVZƏSİ VƏ CƏNUBİ  
QAFQAZIN GEOİQTİSADİYYATI:  
AZƏRBAYCANIN ENERJİ SİYASƏTİ**

**Mətbənin direktoru:** *Elman Qasımov*  
**Dizayner:** *Mətanət Əliyızı*

Çapa imzalanmışdır: 15.05.2016  
Formatı 60x90 1/16. Həcmi 18,5 ç.v.  
Sifariş № 15. Tiraj 1000

«Zərdabi LTD» MMC Nəşriyyat Poliqrafiya müəssisəsi  
☎ iş (012) 514-73-73, mob. (050; 055; 070) 344 76 01  
e-poçtu: zerdabi\_em@mail.ru